

工學碩士 學位論文

부산 해안친수공간 평가연구

A Study on Evaluation of Waterfront in Busan
Coastal Area

指導教授 李 漢 錫

2007年 8月

韓國海洋大學校 大學院

海洋建築工學科

鄭 元 朝

本 論文을 鄭元朝의 工學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 都 根 永 印

委 員 李 明 權 印

委 員 李 漢 錫 印

2007年 6月 30日

韓國海洋大學校 大學院

<목 차>

Abstract

1. 서 론	1
1.1 연구배경 및 목적	1
1.2 연구범위 및 방법	2
2. 친수공간벨트 개념 및 사례	4
2.1 친수공간벨트의 개념 및 특성	4
2.1.1 친수공간의 개념과 특성	4
2.1.2 친수공간벨트의 개념	6
2.2 친수공간벨트의 사례조사	7
2.2.1 국내사례	7
2.2.2 해외사례	10
3. 부산 연안관리지역계획	24
3.1 현황분석	24
3.2 관리계획	22
4. 부산 해안지역 친수공간평가	36
4.1 시민의식조사	36
4.1.1 조사개요	38
4.1.2 조사결과	37
4.1.2 결과분석	5
4.2 현장조사	36

4.2.1 조사개요	5
4.2.2 조사결과	5
5. 결 론	129
참고문헌	132
부 록	

〈그림목차〉

그림 1.1 연구흐름도	3
그림 2.1 친수공간의 개념	5
그림 2.2 한강 그린웨이 계획	9
그림 2.3 Manhattan Waterfront Greenway	11
그림 2.4 Brooklyn Waterfront Greenway	21
그림 2.5 Lake Ontario Waterfront Greenway and Trail	31
그림 2.6 Auckland Coast to Coast Walkway	61
그림 2.7 Auckland의 Cycle Network Plan	71
그림 2.8 Sydney Sculpture Walk	91
그림 2.9 칭다오 친수공간벨트	21
그림 2.10 대런시 친수공간벨트	23
그림 3.1 해운대지구 현황종합분석도	24
그림 3.2 수영구지구 현황종합분석도	26
그림 3.3 남구지구 현황종합분석도	27
그림 3.4 동중구지구 현황종합분석도	28
그림 3.5 서구지구 현황종합분석도	29
그림 3.6 사하구지구 현황종합분석도	30
그림 3.7 영도구지구 현황종합분석도	31
그림 4.1 응답자 성별분포	37
그림 4.2 응답자 연령분포	38
그림 4.3 응답자 직업분포	39
그림 4.4 응답자 거주지분포	40
그림 4.5 친수공간에 대한 만족도분포	41
그림 4.6 친수공간에 대한 만족도평가	42
그림 4.7 친수공간 방문횟수	45

그림 4.8 친수공간에서 행위분포	46
그림 4.9 친수공간에서 느끼는 정서분포	47
그림 4.10 자주가는 친수공간분포	48
그림 4.11 꼭 필요한 친수공간분포	51
그림 4.12 친수공간에서 개선사항분포	52
그림 4.13 친수공간조성시 고려사항분포	53
그림 4.14 조사대상지 전체지도	56

〈표목차〉

표 4.1 응답자 성별	37
표 4.2 응답자 연령	38
표 4.3 응답자 직업	39
표 4.4 응답자 거주지	40
표 4.5 친수공간 방문횟수	45
표 4.6 친수공간에서 느끼는 정서	47
표 4.7 자주가는 친수공간	48

〈사진목차〉

사진 2.1 서울시 한강변 그린웨이	7
사진 4.1 해변산책로	57
사진 4.2 정비가 잘되어 있는 산책로	57

사진 4.3 좁은 해변산책로	5
사진 4.4 보행자를 위협하는 주차차량	5
사진 4.5 보행로가 없는 해변도로	5
사진 4.6 아름다운 암석해안	5
사진 4.7 구덕포항	5
사진 4.8 끊어진 해변도로(청사포 방향)	5
사진 4.9 청사포 해변도로	6
사진 4.10 끊어진 해변도로(군사시설)	6
사진 4.11 공간이 협소한 미포항	6
사진 4.12 선착장 부근 해안호안	6
사진 4.13 바다로의 조망이 막힘	6
사진 4.14 재정비가 필요한 미포항 주변	6
사진 4.15 해변도로에 설치된 보행로	6
사진 4.16 보행로에 주차된 차량	6
사진 4.17 해운대해수욕장 해변산책로	6
사진 4.18 이벤트 모습(개 썰매 끌기)	6
사진 4.19 조선히텔 옆 해변산책로	6
사진 4.20 동백섬 입구	6
사진 4.21 산책 전용 보드워크	6
사진 4.22 동백섬 일주 산책로	6
사진 4.23 보도가 없는 해변도로	6
사진 4.24 해변도로 앞 방파제와 TTP	6
사진 4.25 요트경기장 뒤편 산책로	6
사진 4.26 우동항과 수영 2호교로 연결됨	6
사진 4.27 평소 차량 통행이 많음	6
사진 4.28 끊어진 보도 및 자전거 도로	6
사진 4.29 우동항	6

사진 4.30 대우 이안아파트 공사현장	6
사진 4.31 수영2호교 아래 아파트 주변보도	6
사진 4.32 수영2호교 위 계단을 지나 보도가 끊어짐	6
사진 4.33 수영2호교를 지나 끊어진 보도	6
사진 4.34 수영강변 산책로	6
사진 4.35 차량통행이 거의 없는 강변도로	6
사진 4.36 민락수변공원과 연결된 보행로	6
사진 4.37 민락수변공원 친수공간	6
사진 4.38 자전거의 통행이 어려운 도로	6
사진 4.39 수산물위판장 뒤 차로	6
사진 4.40 이용객이 많은 수산물위판장	6
사진 4.41 차도만 있는 접근로	6
사진 4.42 공사로 인해 접근이 어려움	7
사진 4.43 안전에 위협을 주는 건설현장	7
사진 4.44 주차장이 되어버린 해변도로	7
사진 4.45 공사중인 남측해변도로	7
사진 4.46 서측 해변도로 호안	7
사진 4.47 서측 해변도로에 설치된 벤치	7
사진 4.48 비교적 폭이 큰 해변산책로	7
사진 4.49 산책로 중앙에 설치된 조형물	7
사진 4.50 차량으로 인한 안전 및 소음 문제 있음	2
사진 4.51 자전거로와 보행로의 분리가 필요함	2
사진 4.52 자전거, 인라인스케이트 출입이 금지되어 있음	3
사진 4.53 걷기 편하게 조성된 산책로	3
사진 4.54 곳곳에 벤치가 설치되어 있음	3
사진 4.55 남천항 전경	4
사진 4.56 남천항 옆 녹지공원	4

사진 4.57 높은 방파제는 물가로의 접근을 방해함	7
사진 4.58 남천항 입구에는 보행자도로가 없음	7
사진 4.59 자전거와 함께 이용하는 좁은 도로	7
사진 4.60 바다쪽으로 보도가 없음	7
사진 4.61 자전거의 통행이 빈번한 보도	7
사진 4.62 하천변으로 안전철책이 설치되어 있음	7
사진 4.63 하천의 수질이 좋지 않음	7
사진 4.64 하천변 환경이 좋지 못함	7
사진 4.65 하천의 수질 개선 및 환경정비가 필요	7
사진 4.66 별도의 자전거도로가 없음	7
사진 4.67 용호만 매립공사 현장	7
사진 4.68 공사차량 주차 및 덤프트럭 통행이 빈번함	7
사진 4.69 컨테이너트럭 및 차량 주차장으로 이용됨	8
사진 4.70 해변도로 육지쪽에만 보도가 있음	8
사진 4.71 친수공간 정비가 필요함	8
사진 4.72 보도와 자전거도로가 필요	8
사진 4.73 친수공간 정비가 필요한 용호항	8
사진 4.74 해변도로 끝의 보세장치장	8
사진 4.75 해안산책로로 들어가는 입구부분	8
사진 4.76 해안산책로 목재 계단	8
사진 4.77 이기대공원 순환도로	8
사진 4.78 바닷가 해안산책로	8
사진 4.79 용호항에서 순환도로 연결된 산길	8
사진 4.80 산책로로 이용되는 순환도로 보도	8
사진 4.81 순환도로에 자전거도로 정비가 필요	8
사진 4.82 순환도로에서 바다로의 조망	8
사진 4.83 SK뷰 아파트 공사장	8

사진 4.84 용호동 선착장의 모습	8
사진 4.85 일몰때의 선착장 모습	8
사진 4.86 아름다운 암석해안	8
사진 4.87 아파트 공사장 배후 진입로	8
사진 4.88 백운포 진입도로	8
사진 4.89 백운포매립지 체육공원	8
사진 4.90 낚시객들로 붐비는 방파제	8
사진 4.91 해양연수원 방면 2차선 산복도로	8
사진 4.92 차량 출입이 통제된 신선대 진입도로	8
사진 4.93 정비가 필요한 산복도로	8
사진 4.94 신선대 환경정비가 필요함	8
사진 4.95 산책로 연결을 어렵게 하는 해군부대	8
사진 4.96 산책로 연결을 가로막는 컨테이너부두	8
사진 4.97 컨테이너부두 배후도로	8
사진 4.98 컨테이너차량들이 주차되어 있음	8
사진 4.99 버스정류장에만 인도가 있음	8
사진 4.100 인도가 좁고 자전거 도로가 없음	8
사진 4.101 자전거도로나 보도가 없어 위험함	8
사진 4.102 주차된 대형차량으로 인해 통행이 어려움	8
사진 4.103 고가도로 진입구부터 보도가 시작됨	8
사진 4.104 각 부두 입구에서 보도가 끊어짐	8
사진 4.105 배후도로에 쾌적한 보도 조성이 필요함	9
사진 4.106 대형 차량들이 도로에 주차해 있음	9
사진 4.107 국제여객터미널 3층 공공공간	9
사진 4.108 보행하기 좁은 세관 앞길	9
사진 4.109 연안여객터미널 옥상정원	9
사진 4.100 수미르 공원	9

사진 4.111 해운대행 관광객선 선착장	9
사진 4.112 주차장으로 변한 부산대교 아랫길	9
사진 4.113 영도다리 밑 해변도로	9
사진 4.114 낚시객들로 붐비는 부산항검조소방과제	9
사진 4.115 재미있고 독특한 건어물상가 길	9
사진 4.116 주차와 오토바이 통행으로 보행이 어려움	9
사진 4.117 자갈치시장 앞 친수공간	9
사진 4.118 바다를 조망할 수 있는 벤치	9
사진 4.119 어지러운 환경 재정비가 필요	9
사진 4.120 담으로 막혀 해변도로의 연결이 끊어짐	9
사진 4.121 자갈치시장 친수공간으로 통하는 문	9
사진 4.122 인근 수변공간과 연결되어 있지 못함	9
사진 4.123 물양장 대부분이 주차장으로 이용됨	9
사진 4.124 좁은 길에 오토바이까지 통행함	9
사진 4.125 물양장과 자갈치시장 친수공간이 단절됨	9
사진 4.126 곳곳에 어구들이 널려있어 지저분함	9
사진 4.127 넓은 수변공간을 가지는 어선물양장	9
사진 4.128 물양장에서 공동어시장까지 뒷길	9
사진 4.129 독특한 분위기를 가지는 공동어시장	9
사진 4.130 친수공간으로서 가능성이 높음	9
사진 4.131 보도가 없는 공동어시장 뒷길	9
사진 4.132 보행하기 쾌적한 공동어시장 앞길	9
사진 4.133 정비가 필요한 남부민방과제 입구	9
사진 4.134 환경 및 경관대책이 필요함	9
사진 4.135 이용하기 위험한 도로	9
사진 4.136 공동어시장과 물양장이 담으로 단절됨	9
사진 4.137 해변길은 1차선으로 보도가 없음	9

사진 4.138 해변길 한쪽편으로 주차된 차량들	9
사진 4.139 한진매립지는 쓰레기장으로 이용됨	9
사진 4.140 남항대교 공사로 인해 해변길이 막힘	9
사진 4.141 송도해수욕장 뒤편 송림공원	9
사진 4.142 송도해수욕장 거북섬	9
사진 4.143 친수공간이 잘 정비된 송도해수욕장	10
사진 4.144 송도해수욕장 해변길	10
사진 4.145 송도어항에서 암남공원 방향으로 형성된 해변산책로 입구 ...	10
사진 4.146 송도어항에서 암남공원 방향으로 형성된 해변산책로	11
사진 4.147 산중턱 해변도로에 설치된 전망장소	11
사진 4.148 전망장소에서 해안산책로로 내려가는 길	11
사진 4.149 암남공원 산책길	12
사진 4.150 안남공원매립지에서 낚시를 즐기는 사람들	12
사진 4.151 철제 울타리로 인해 암남공원 해변산책로 길이 막힘	12
사진 4.152 감천항 방향으로 보도 및 자전거도로 정비가 필요함	12
사진 4.153 해변고층건물로 인해 바다 조망이 막힘	13
사진 4.154 해변도로 일부구간에서 보도가 없음	13
사진 4.155 냉동창고와 고층건물로 인해 바다로의 조망 및 접근 막힘 ...	14
사진 4.156 부두도로 차로에는 많은 차량들이 주차하고 있음	14
사진 4.157 감천항 서방과제까지 연결되는 감천항만도로	15
사진 4.158 보도 철제펜스 너머로 바다와 항만이 보임	15
사진 4.159 훌륭한 친수공간인 감천항 서방과제	15
사진 4.160 바다낚시를 즐기는 사람들로 붐빔	15
사진 4.161 좁고 지저분한 감천항만도로 보도	16
사진 4.162 세관입구에서 보도가 끊어짐	16
사진 4.163 감천항만도로 양편으로 주차된 차량	16
사진 4.164 분진확산 방지막으로 인해 바다로의 조망이 막힘	16

사진 4.165 감천항만도로 주변 공장에서 나오는 연기	16
사진 4.166 항만도로에서 바다로 열린 길에 방치된 차량 및 자재들	16
사진 4.167 정비가 필요한 감천항 서방과제 입구	17
사진 4.168 방문객들을 위한 주차장이 필요함	17
사진 4.169 봉화산정 도로	17
사진 4.170 봉화산정 도로에서 바라본 감천항	17
사진 4.171 거북섬 방면 비포장도로에서 본 다대포항	18
사진 4.172 비포장도로에서 바라본 거북섬	18
사진 4.173 매립지 배후도로	19
사진 4.174 산책로가 조성된 다대포매립지	19
사진 4.175 매립지와 옆의 방과제는 일체화하여 친수공간을 정비해야함 ·	19
사진 4.176 다대포항 동쪽 조선수리소	10
사진 4.177 다대포항 동쪽 냉동창고 건물	10
사진 4.178 독특한 분위기의 다대포항 뒷길	10
사진 4.179 트럭들과 물건들이 도로에 적치되어 있음	10
사진 4.180 해양경찰정비창을 지나 도로가 막힘	11
사진 4.181 다대로를 다시 통과해야 다대포만으로 갈 수 있음	11
사진 4.182 인도까지 침범한 노점상들	12
사진 4.183 인도가 없는 다대포항 진입로	12
사진 4.184 수변 건축물의 높이 규제가 필요	12
사진 4.185 지저분한 다대포항 뒷길	12
사진 4.186 다대포만 집입로	13
사진 4.187 다대포만 뒤편 아파트단지	13
사진 4.188 인도가 없어 위험함	13
사진 4.189 물양장으로 사용되고 있는 반도목재 옆 제방	13
사진 4.190 다대포만 잔교	13
사진 4.191 일출때 아름다운 광경연출	13

사진 4.192	불량주택이 무질서하게 있음	114
사진 4.193	반도목재 옆 제방은 친수공간의 정비가 필요함	114
사진 4.194	물운대 진입로	114
사진 4.195	다대포 해수욕장	114
사진 4.196	해수욕장 배후도로는 인도와 자전거도로가 있음	115
사진 4.197	해수욕장 배후도로에는 녹지와 휴식장소 등이 있음	115
사진 4.198	4차선 강변도로	116
사진 4.199	강변도로편 보도와 자전거도로	116
사진 4.200	강변에 쓰레기와 어구 등이 방치되어 냄새가 심함	116
사진 4.201	홍리1교 및 보덕1교 아래 어선 물양장이 조성되어 있음	116
사진 4.202	명지대교 공사현장부터 하구언까지 양측에 보도가 있음	116
사진 4.203	벚나무가 줄지어 있는 강변도로 보도	116
사진 4.204	보행하기 좁은 하구언 보도	117
사진 4.205	을숙도 공원 자전거 대여점	117
사진 4.206	봉래동 물양장	118
사진 4.207	봉래동 물양장 해변도로	118
사진 4.208	부산대교에서 육지로 연결되는 계단	118
사진 4.209	보도가 계단을 지나서 끊어짐	119
사진 4.210	친수공간으로서 가능성이 높은 대평동 물양장	119
사진 4.211	물양장 주변 도로가에 주차장이 설치됨	119
사진 4.212	역사적 장소인 영도도선장	120
사진 4.213	중소조선수리단지 배후도로	120
사진 4.214	대평동2가 물양장	120
사진 4.215	물양장에서 남항홍등방파제 방향으로 해변도로가 차단됨	120
사진 4.216	대평동 물양장 해변도로에 보도 및 자전거도로 정비 필요	121
사진 4.217	친수공간 정비를 위해 수역 수질 개선이 필요함	121
사진 4.218	물양장 주변 도로에 안전장치가 필요	121

사진 4.219	물양장에서 남향홍등방파제로 해변도로의 연결이 필요	11
사진 4.220	남향홍방파제 입구 주변으로 환경 정비가 필요함	11
사진 4.221	해안가 TTP에 대한 경관대책이 필요함	11
사진 4.222	남향동방파제에서 절영산책로 방향으로 보도가 없음	12
사진 4.223	남향대교 교각 밑 공간은 친수공간으로 활용가능성 있음	12
사진 4.224	해변도로에 자전거도로와 보도 정비가 필요	12
사진 4.225	월파제와 TTP상부를 친수공간으로 활용할 필요가 있음	12
사진 4.226	훌륭한 전망장소인 75광장	13
사진 4.227	중리 물양장	13
사진 4.228	해안산책로	13
사진 4.229	해안산책로 위 2차선 차로	13
사진 4.230	해안산책로 위 차로에 일부 구간에 보도가 없음	14
사진 4.231	해안산책로 위 차로에 보도와 자전거도로의 정비가 필요	14
사진 4.232	중리 물양장에서 해안산책로가 막힘	14
사진 4.233	중리 물양장에서 태종대 방향으로 통하는 도로	14
사진 4.234	감지해변 주변 포장마차에 대한 환경정비가 필요함	15
사진 4.235	감지해변 주변 위생시설의 정비가 필요함	15
사진 4.236	하리항	16
사진 4.237	동삼동패총박물관 옆 친수녹지공간	16
사진 4.238	친수공간으로 활용하고 있는 동삼동 매립지의 해수천	16
사진 4.239	하수종말처리장 위로 바다 전망공간이 있음	16
사진 4.240	산업도로에는 자전거도로가 없음	17
사진 4.241	산업도로에서 바다가 보이지 않음	17
사진 4.242	봉래동 창고지역 해변도로에 보도정비가 필요	18
사진 4.243	넓은 해변도로는 주차장으로 이용됨	18

Abstract

A Study on Evaluation of Waterfront in Busan Coastal Area

Jung, Won-Jo

Dept. of Oceanic Architectural Engineering
Graduate School, Korea Maritime University

General citizens' access to the coasts of Busan is intercepted, due to harbor facilities, military facilities, commercial buildings, and buildings. Though campaigns to develop North Port as a waterfront space are waged in various sectors, the target scope is limited to a single area. Moreover, quite a few problems exist in developing hydrophilic spaces, because of the absence of long-term development strategies, and systematic development plans considering local characteristics, and difficulties in negotiation among concerned groups, and plans biased towards commercial attributes not meeting citizens' hydrophilic desires.

To fully exert an urban waterfront space effect, comprehensive measures, such as a systematic plan establishment through waterfront belt network, preservation of existing waterfront spaces, restoration of destroyed coastal landscape, and active creation of new hydrophilic spaces, are needed. In addition, it is necessary to enhance the added value and potential of waterfront, and urban attractiveness by creating a new hydrophilic space suitable for local peculiarity, and by connecting entire hydrophilic spaces into one huge hydrophilic space, in order to develop environmentally friendly and sustainable hydrophilic spaces.

This study targeted Busan, Korea's typical oceanic city. The

purpose of this study is to systematically evaluate hydrophilic spaces, and present problems and corresponding solutions aiming at creating a waterfront belt in the future.

Towards the end, the concept of waterfront belt was arranged, domestic and overseas waterfront belt cases were investigated, and a survey of citizen's awareness and an on site survey were carried out as an evaluation of hydrophilic spaces. In this way, a conclusion was drawn. The results of this study can be presented as follows:

1) More new hydrophilic spaces centered on waterfront greenway and green spaces have to be created. Resting spaces and access paths by walking need to be established in the new spaces, and circumstances, in which citizens can always use those spaces, have to be shaped, irrespective of weather.

2) Sanitary facilities, access roads, and resting facilities are needed for the existing spaces. Not only making an effort to arrange hydrophilic spaces, but also consideration of waterfront greenway and bicycle paths is required.

3) Greenway has to be separated from roads, and to be protected from vehicles passing by or parked vehicles, as well as from pollution and noise of the roads. In between a road and a sidewalk around the coastal road, green area needs to be shaped, and on both sides of sidewalks, tall trees should be planted to provide pleasant environment for walkers and bicycle users.

4) When planning a residential complex or buildings around the coastal area, a waterfront greenway and a bicycle path must be built, and provided to the public. Around the waterfront greenway, the elimination of building walls, creation of green areas, and proper distance from buildings are truly necessary.

5) Since bridges crossing a river is very important in shaping a greenway network, the passing of bicycles and walkers on those bridges should be free, and be well connected with greenway at the end of the bridges.

6) Greenway is required to be characterized depending on surrounding areas, and access roads, greenway facilities, and circumstances need to be arranged depending on surrounding conditions, including residential area, clustered raw fish restaurants, a mall, and beaches.

7) Greenway is social property, and should be public space where people, who cannot encounter natural environment easily in everyday life, can meet nature, and the space where users can freely explore nature.

8) Greenway must provide an opportunity for recreation suitable for personal or groups' various skills and techniques, and it has to be the space that individuals and a variety of groups can use. Such waterfront greenway should be the space that users wish to visit it again.

9) Greenway needs to be the space creating employment, enhancing the value of real estate, and inducing and maintaining new local businesses.

10) Through such physical environmental improvement, a city needs to be built by promoting waterfront belt network via the preservation of natural landscape and connection of new spatial creation for diverse and abundant human lives.

1. 서 론

1.1 연구배경 및 목적

부산의 해안은 항만시설 및 군사시설과 상업적 건물 등으로 일반 시민들의 접근이 차단되어 있으며, 친수성을 고려하지 않은 건축물들이 설치되어 있다. 최근에 들어 항만이었던 북항을 친수공간으로 재개발하려는 등의 친수공간 개발에 대한 움직임이 곳곳에서 일어나고 있으나 대상범위가 단일 지역에 국한되어 있다.

또한 친수공간을 개발하는데 있어 장기적인 개발전략과 지역의 특수성을 고려한 체계적인 개발계획의 부재, 관계 집단간의 협의가 어려우며 시민들의 친수욕구를 만족시키지 못한 상업성에 치중한 계획으로 적지않은 문제점을 가지고 있는 실정이다.

도시 친수공간의 효과를 온전하게 발휘하기 위해서는 친수공간네트워크에 의한 체계적인 계획의 수립이 필요하며 이에 기초하여 현존하는 친수공간들을 보전하거나 파괴된 해안경관을 복원하며, 고립된 지역을 연결하여 새로운 친수공간을 적극적으로 창출하는 등의 종합적인 대응이 필요하다. 그리고 환경친화적이며 지속가능한 친수공간의 개발을 위해서는 지역별 특수성에 적합한 새로운 친수공간의 창조와 함께 전체 친수공간들을 하나로 연결하여 워터프런트의 부가가치와 잠재력을 높이고 도시의 매력도를 높이는 것이 필요하다.

따라서 본 연구는 우리나라의 대표적인 해양도시인 부산을 대상으로 향후 친수공간 벨트 조성을 목표로하여 친수공간들을 체계적으로 평가하여 문제점과 대책을 제시하는데 그 목적이 있다.

1.2 연구범위 및 방법

본 연구는 친수공간네트워크 수립을 위한 기초 연구로서 부산 해안지역의 친수공간에 대한 체계적인 조사를 통해 문제점과 대책을 제시한다.

본 연구의 내용은 친수공간벨트에 대한 개념정리와 국내·외의 사례조사 그리고 부산의 친수공간의 평가이다.

구체적인 연구방법은 다음과 같다.

- 1) 문헌고찰을 통해 친수공간벨트의 개념을 정립하고 친수공간의 특성을 파악한다.
- 2) 국내·외 친수공간벨트의 현황과 특징을 파악하기 위해 친수공간이 계획적으로 잘 정비된 국내·외 사례를 조사한다.
- 3) 부산 해안지역 친수공간을 현황조사와 시민의식 조사를 통해 체계적으로 평가한다.
- 4) 부산 해안지역의 친수공간 평가를 바탕으로 문제점과 대책을 제시한다.

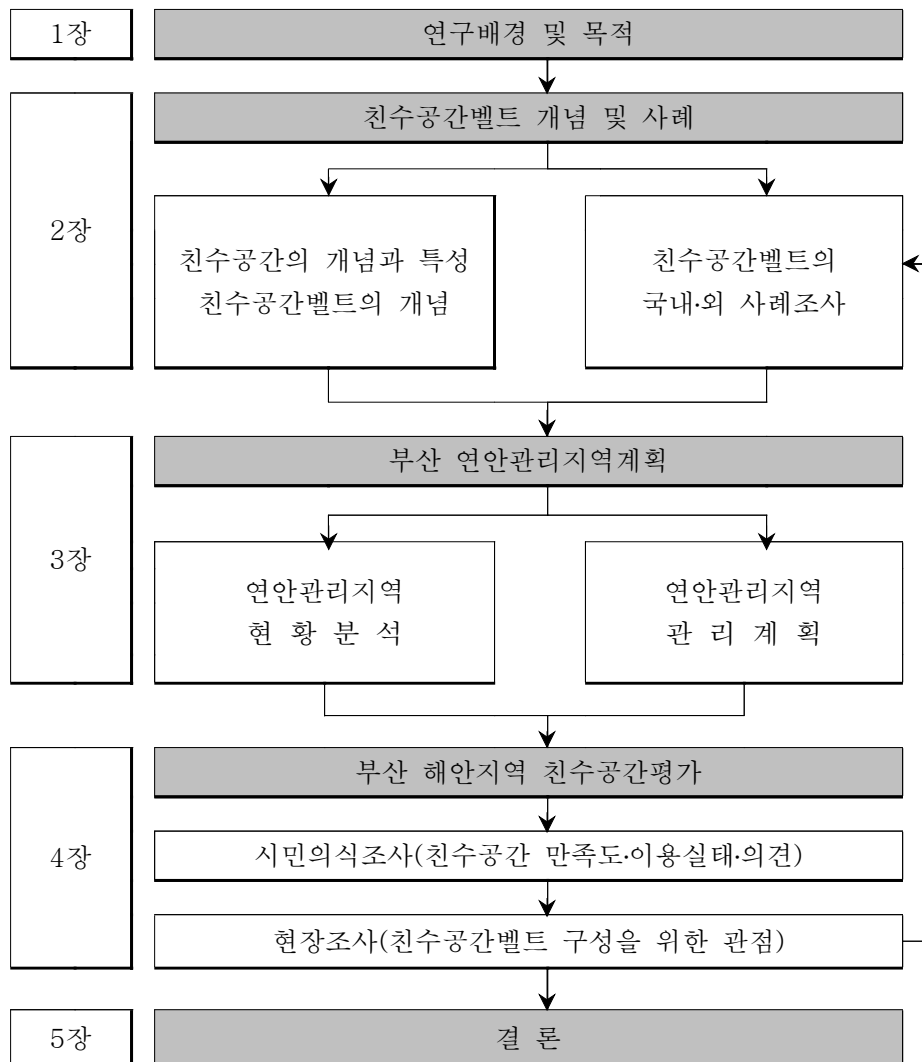


그림1.1 연구흐름도

2. 친수공간벨트 개념 및 사례

2.1 친수공간벨트의 개념 및 특성

2.1.1 친수공간의 개념과 특성

1) 친수공간의 개념¹⁾

‘친수공간(親水空間)’이라 함은 각 나라마다 어원의 역사적·문화적인 차이 때문에 정확한 정의를 내리기는 어렵지만 일반적으로 “도시나 마을에 인접해 있는 개방적인 바닷가, 강, 하천, 호소 등의 수변공간(水邊空間)으로써 지역주민이나 방문객에게 휴식공간을 제공하고 주변경관을 조망할 수 있는 여가공간을 의미한다.”²⁾ 친수공간은 해안, 강, 하천, 호소 등 물이 있는 수변공간으로써 포괄적인 의미를 가지고 있으며, 수제선을 사이에 두고 육역과 수역이 합쳐지는 일정부분의 장소적 의미를 포함한다.

여기에서 영어의 동의어인 ‘Waterfront’를 뜻 그대로 받아 들이면 수변공간이 되는데 이는 지리적·자연적인 의미를 그대로 유지한 상태의 공간으로 보아야 할 것이다. 여기에 자연경관과 함께 수변·수상·수중의 활동과 관련된 인공시설과 함께 자연적 정취를 느끼고 생활에 활력을 주는 기능적 의미를 동시에 제공함으로써 친수공간의 의미를 갖는다고 볼 수 있다.

1) 엄기철, 친수공간 조성과 통합적 관리방향, 환경친화적인 친수공간의 활용방향에 관한 심포지엄, 국토연구원, 1999.3

2) 해안수산부, 향만용어사전, 1999, p308.

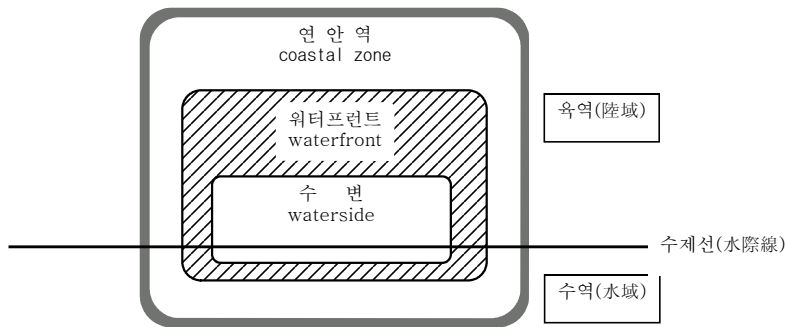


그림2.1 친수공간의 개념³⁾

2) 친수공간의 특성

친수공간은 바다, 하천 등으로 자연에 접하기 쉽기 때문에 공적 공간이라는 인식이 강하다. 그리고 도시내에서 마지막 남은 자연이라 해도 과연 아니며 시민들의 관심이 크기 때문에 경제적 목적의 개발을 하는데 있어 저항이 심하다. 또한 수변에서의 건축물은 광대한 수면에 의해 수역·육역측 모두 시야에 노출되어 있으며 아름다운 스카이라인을 만들기 위해서는 건축물의 높이 등과 관련하여 상당한 배려가 필요하다. 그리고 부지전면이 수역이기 때문에 대안(對岸)으로부터 나쁜 영향을 차단하는 효과(수역의 완충효과)와 함께 개발지로의 액세스가 한정되게 된다. 끝으로 이런 수변공간은 주로 변방이라는 개념이 강하여 개발에서 소외되었거나 경제적 목적으로 특성화되어 있었기 때문에 친수공간개발의 주류인 상업·업무·주거기능과 상충되기 쉬우며, 또한 이들의 기능을 원활하게 하는 인프라스트럭처의 정비도 부족하다.

3) 이한석, 도근영 공역, 워터프론트계획, 도서출판 이집, 2000.3, p.3

2.1.2 친수공간벨트의 개념⁴⁾

‘친수공간벨트’란 ‘waterfront greenway’를 의미한다. greenway란 용어는 미국에서 1960년대 본격적으로 사용되기 시작하였으며 ‘green belt’와 ‘parkway’란 용어를 합쳐 형성되었으나 현재에는 특별한 종류의 선형 랜드스케이프(landscape)를 의미한다. 여기서 green은 환경적 의미에서 다양한 뜻을 가지는데 반드시 녹지를 의미하는 것은 아니고 ‘환경적 관점에서 공공에게 좋은’이란 의미를 가진다.

오늘날 greenway는 자연의 오픈페이스와 공원 등을 연결하는 회랑지대를 의미한다. greenway는 더 큰 오픈스페이스 체계의 일부분을 형성하며 사람들에게는 레크리에이션 기회를 제공하고 야생생물의 이동을 허락하며 자연경관을 보호하여 도시사람들의 관심과 행위를 greenway로 끌어온다.

도시지역에서 greenway는 강의 계곡, 보행자 도로, 운하, 공원, 기타 선형요소를 바탕으로 형성되며 보행자, 자전거를 위한 루트로 사용된다. greenway에는 보통 장거리 보행로를 포함하며 경관보전이나 향상을 위한 프로그램의 핵심이 되어 환경의 질을 높이고 일반인들이 자연환경을 즐기도록 하는데 크게 기여하고 있다. 즉 greenway는 환경회랑(environmental corridor)으로서 생태적, 경관적, 레크리에이션의 목적을 가진다.

waterfront greenway는 해안선을 기본으로 형성된 greenway를 말한다. waterfront greenway는 생태적으로, 문화적으로, 경제적으로 워터프런트와 직접 관련된 육역과 수역을 모두 포함한다. 수역에는 대부분의 nearshore coastal process와 어업행위가 발생하는 수심 10m인 곳까지 포함되며 육역에서는 높이 차원에서 첫 번째 중요한 돌출이 있는 곳까지를 포함한다.

waterfront greenway에서는 waterfront 산책로가 핵심이며 그밖에 자연 보호구역, 문화유산, 워터프런트의 목적지, 상업 및 레크리에이션을 위한

4) 이한석, 정원조, 친수공간벨트 조성계획에 관한 연구, 한국생태환경건축학회, 2006.11

장소, 공원 및 녹지 등으로 구성되고 waterfront greenway에는 환경적인 측면 뿐 아니라 사회적, 경제적 측면에서 에코시스템을 이루는 모든 요소들을 포함하고 있다.

waterfront greenway는 워터프런트로의 접근성을 보장하며 개별 주거지나 공원 등으로 조각나고 분절된 워터프런트 오픈스페이스를 주변 녹지 및 공원과 함께 통합된 전체로 만들어준다. 따라서 일단 조성된 waterfront greenway는 새로운 개발로 인해 분절되거나 부정적인 영향을 받지 않아야 한다.

또한 waterfront greenway는 사람들과 해양생물을 위해 중요한 지역들을 연결하는 오픈스페이스이면서 서식지회랑이다. 넓은 산책로와 보도시스템은 민감한 자연환경을 침해하지 않으면서 기분 좋은 자연 속에서 걷거나 소풍 나가는데 적합하다. 녹지공간과 일체가 된 워터프런트를 따라 조성된 waterfront greenway는 워터프런트의 오픈스페이스에 접근성과 매력을 향상시키며 waterfront 재생(regeneration)의 주요 수단이 된다.

2.2 친수공간벨트의 사례조사

2.2.1 국내사례

1)한강변 친수공간 및 그린웨이 현장조사



사진2.1 서울시 한강변 그린웨이

① 한강종합개발계획⁵⁾

최근 한강변에는 친수공간과 그린웨이가 조성되거나 계획되고 있다. 특히 서울시와 경기도가 함께 한강변 그린웨이를 조성하려는 계획을 가지고 있는게 특징이다.

서울에는 한강을 중심으로 629km 자전거도로가 완성되어 있는데 2010년까지 385km 자전거도로를 확충하여 총 1,014km까지 연장할 계획을 가지고 있다. 현재 광진교~구리시(1.84km), 암사동~하남시(4.12km) 자전거도로 공사 중에 있으며 경기도 고양시는 2010년까지 일산의 한국국제전시장(KINTEX)에서부터 자유로를 거쳐 가양대교에 이르는 자전거·인라인스케이트 전용도로를 2010년까지 건설할 계획을 가지고 있다.

이상의 계획이 완성되는 2010년에는 일산~분당, 일산~구리, 일산~하남까지 왕복 1,000km가 넘는 한강 자전거 여행길이 열리게 된다.

② 한강부교계획⁶⁾

2008년까지 한강 강변북로 아차산대교 구간 아래 교각사이에 자전거가 다닐 수 있는 부교 건설계획 확정되었다. 부교 자전거도로가 완성되면 강북자전거도로가 경기도 구리시 자전거도로와 연결되게 된다. 부교의 구조는 지상구간 0.2km, 부교 1.86km, 총연장 2.06km, 폭 5m로서 총 104억원 사업비가 소요될 예정이다.

현재 서울시계 내 한강에는 남측 41.4km, 북측 39.3km 등 총 80.7km의 자전거도로가 있는데 이중 3구간(구리 1.84km, 하남 4.12km, 김포 3.02km)이 자전거도로 조성을 추진 중에 있다.

5) 한국일보 인터넷(한국아이닷컴), [한강의 재발견], 2006.9.24 참조

6) 한국일보 인터넷(한국아이닷컴), [서울시, 2008년까지 부교 개통], 2006.12.4 참조



그림2.2 한강 그린웨이 계획
(출처: 한국일보 인터넷(한국아이닷컴), [한강의 재발견], 2006.9.24)

③ 경기도그린웨이기본계획7)

경기도는 총사업비 8,574억원을 들여 2020년까지 3단계로 구분하여 총 1,380km 그린웨이(보행자, 자전거, 인라인스케이트 전용 일주도로)를 건설할 계획으로 있다.

1단계는 2006~2010년까지 서울, 인천 연결 방사형 노선으로 442km를 대상으로 하며, 2단계는 2011~2015년까지 지역연계 내부 순환형 노선으로 340km를 대상으로 하고 있다. 마지막으로 3단계는 2016-2020년까지 지역연계 외부 환상형 노선으로 598km를 대상으로 한다.

이 결과 경기도 내 모든 시군을 연결하는 녹색교통 간선축이 형성되어 여가목적 뿐 아니라 출퇴근, 쇼핑 등 다양한 목적의 통행이 가능하게 되며 교통환경 개선, 대기오염 감소, 여가활용 등 시민 삶의 질 향상에 기여할 것으로 전망된다.

7) 경기도, 2005년도 경기도 도정백서, 2005 참조

현재 시범노선으로 한강 자전거도로망과 연결하는 암사동~팔당대교(8.6km)의 수변형 노선 등 4곳을 선정하여 공사를 진행 중에 있다. 그린웨이 곳곳에는 휴게소, 라커, 샤워시설, 자전거수리점 및 대여소, 자전거보관 시설 등을 설치할 계획이다.

그린웨이는 인도 일부를 활용하는 방식을 벗어나 하천 제방이나 고수부지 등을 최대한 활용하고 도로 폭을 최소 4m 이상으로 하며 서울시 한강 자전거도로망과 연결시킬 예정이다.

2.3.2 해외사례

1) Manhattan 친수공간벨트

Manhattan Waterfront Greenway는 맨하탄 섬을 일주하는 32마일(약 50km) 거리의 보행자와 자전거를 위한 공간이다. 이것은 오랫동안 방치된 버려진 워터프론트를 레크리에이션 및 출퇴근을 위한 green attraction으로 바꾸고자 하는 노력의 결과이다.

해안선을 따라 워터프론트를 보행자, 자전거, 롤러블레이드 등 비동력 교통수단 이용자들을 위한 공간을 만들어 워터프론트로의 접근성을 향상시키고 도시의 오픈 스페이스를 새롭게 조성함으로써 뉴욕시민의 삶의 질을 향상시키고 있다.

greenway의 대부분은 공원이나 다른 레크리에이션 공간을 통과하는 아름다운 보행로이며 워터프론트에 접근이 불가능한 곳에서는 도로에 의해 greenway를 연결하고 있다.

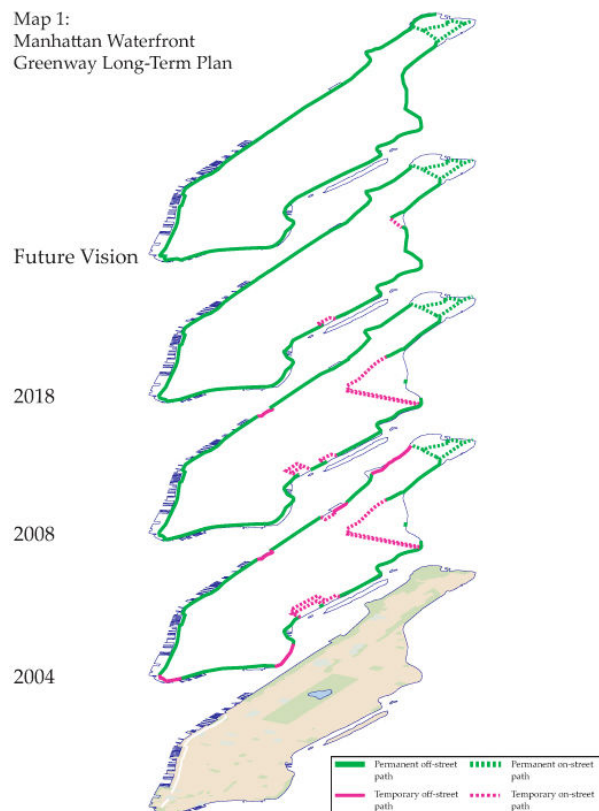


그림2.3 Manhattan Waterfront Greenway
(출처: City of New York, Manhattan Waterfront
Greenway Master Plan, 2004)

2) Brooklyn 친수공간벨트

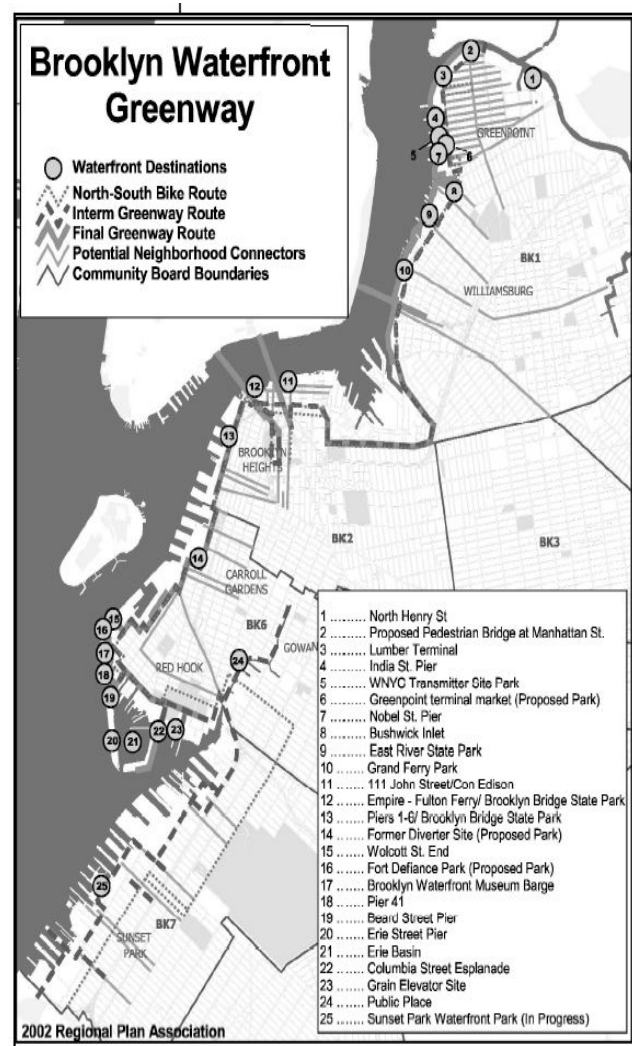


그림2.4 Brooklyn Waterfront Greenway
(출처: <http://www.rpa.org/pdf/greenway.pdf>)

워터프런트에서 해운활동이 쇠퇴하고 관리가 소홀해지면서 지역사회, 항만공사, 지역경제개발공사 등은 Brooklyn 워터프런트의 잠재력을 살리기 위해 새로운 계획을 제안하였다.

도시 재생을 위해 RPA는 지역에 기반을 둔 Brooklyn Waterfront

Greenway Task Force와 연합하여 18마일(약 29km)에 이르는 워터프런트 greenway를 조성키로 하였다. 완성된 greenway는 보행자, 자전거, 스케이트 등을 위해 연속적으로 조성된 pathway가 될 것이다. 이 길은 가족이나 친구들이 도로를 벗어나서 안전하게 워터프런트에 접근하는 통로가 되며 Brooklyn Bridge State Park, 기타 오픈스페이스들, 워터프런트의 목적지들에 이르는 지선루트가 된다. 결국 이 waterfront greenspace는 수백만 명의 방문객을 끌어들이는 지역의 어메니티가 되고 시민들의 삶의 질을 높여주게 된다.

3) Lake Ontario 친수공간벨트

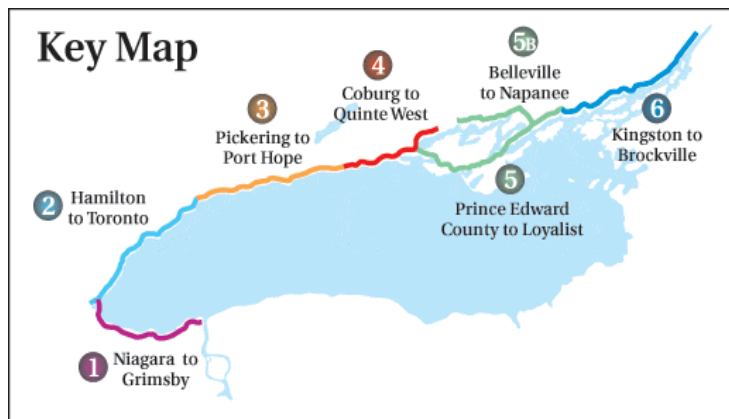


그림2.5 Lake Ontario Waterfront Greenway and Trail
(출처: Waterfront Regeneration Trust, Lake Ontario Greenway Strategy, 1995)

Canada연방정부는 1988년 The Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront를 결성하였고 이 위원회에서는 1992년 Royal Commission Report를 발간하였다. 이 리포트는 80개 이상의 권고사항을 담고 있는데 그 가운데 하나가 Lake Ontario 호숫가를 따라 연속적인 trail을 조성하는 것이었다.

Lake Ontario Waterfront Greenway는 생태계의 건강, 경제적 활력, 커뮤니티

니티 의식을 결합하는데 중점을 두고 있으며, 사람들로 하여금 호숫가를 재발견하고 개선시키도록 북돋우며 사용이 저조하고 환경적으로 열악한 땅을 비즈니스와 직업, 공원과 레크리에이션 시설, 자연서식지, 문화행사와 매력 있는 것들이 있는 활기찬 곳으로 변화시켰다.

Lake Ontario Waterfront Greenway 조성사업은 1995년 시작되어 31개 communities, 182개 공원과 자연구역, 152개 예술과 문화유적지, 매년 열리는 37개 주요 워터프런트 페스티벌, 170개 마리나와 요트클럽이 포함된 450km가 계획되었으며 아직까지 290km는 계획되지 못하였다. Lake Ontario Waterfront Greenway and Trail은 보행자, 자전거, 롤러브레이드 등이 복합적으로 이용하며 레크리에이션 및 규칙적인 출퇴근에 사용된다

Waterfront Regeneration Trust는 향후 Lake Ontario 워터프런트를 따라 50개 프로젝트를 실행하여 trail을 계속 확장하고 개선시킬 계획이다. 사업 자금은 연방정부, 주정부, 지압자치단체, 기타 공공기관의 자금으로 충당된다.

4) Auckland City 친수공간벨트

①해안에서 해안까지 16km 산책로

Auckland는 ‘도보여행 도시’를 만들고 ‘해양도시’의 특성을 분명히 살리기 위해 물로 둘러싸인 도시에서 가장 좁은 부분인 the Isthmus를 가로질러 이쪽 해안에서 저쪽 해안까지 16km에 달하는 보행로를 조성하였다. 이 보행로는 New Zealand 전체에 걸쳐 진행 중인 국가적 보행로 만들기 사업 Te Araroa(the Long Pathway)의 일부분이다.

보행로는 북쪽 해안의 Viaduct Harbour에서 시작하여 남쪽 해안 Onehunga Bay에서 끝나는데 도중에 두 개의 화산을 통과하며 이곳에서는 양측의 바다와 화산활동으로 만들어진 평원을 시원하게 조망할 수 있다.

보행로는 원래 600년 동안 Maori족이 canoe를 운반하기 위해 만들어 놓은 것으로 이들이 가꾸어 놓은 독특한 풍경을 감상할 수 있으며 그들의 역

사와 전통문화 등을 체험하고 배울 수 있다. 보행로를 따라 거닐면서 Auckland만의 특유한 kauri 주택지, 숲과 새, 공원과 정원, 바위 등으로 형성된 도시경관을 경험할 수 있으며 특히 보행로 주변에는 Auckland City Council에서 관리하고 있는 800여개의 공원이 있다.

보행로에는 주요 조망장소(viewpoints)가 개발되어 있으며 이들 조망점에서는 북측으로 Waitemata Harbor의 수역, Hauraki Gulf의 섬들, 600년 된 shield volcano(순상 화산)인 Rangitoto를 볼 수 있으며 남쪽으로는 화산에 의해 형성된 Bombay Hills를 그리고 서측으로는 넓은 Manukau Harbour를 조망할 수 있다.



그림2.6 Auckland, Coast to Coast Walkway
(출처: Auckland City, Coast to Coast Walkway, 2002)

② 자전거도로 네트워크

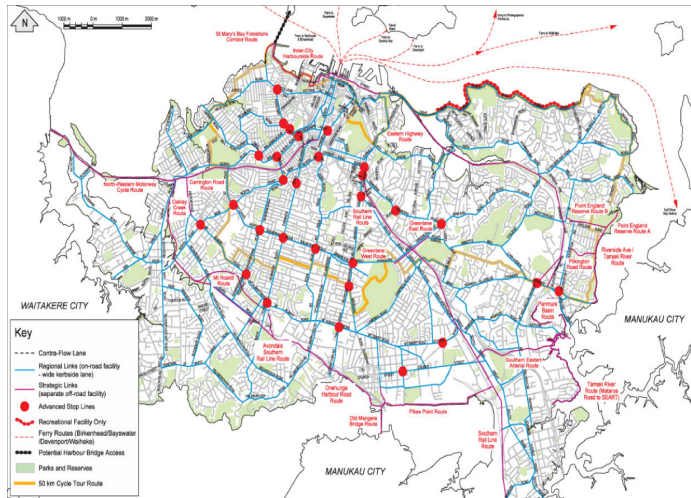


그림2.7 Auckland의 Cycle Network Plan
(출처: Tourism Industry Association New Zealand,
Auckland A-Z, 2002)

Auckland City Council은 레크리에이션용 및 통행용으로 안전하고 쉽게 자전거를 타고 돌아다닐 수 있는 도시를 만들려는 목표로 해안을 중심으로 도시 전체에 걸쳐 자전거도로(cycleway) 및 보행로(walkway) route를 계획하였다.

이 계획에는 간선도로변 차선을 사용하는 것, 도로에서 벗어나 별도의 자전거도로 및 보행도로를 만드는 것 그리고 기존의 산책과 자전거타기(walking and cycling) 시설을 개선하는 것을 포함하고 있다.

현재 Auckland시 해변과 내륙을 따라 환상으로 조성된 50km 길이의 Cycle Tour Route가 구성되어 주로 레크리에이션용으로 사용되고 있으며 특히 약 25km에 달하는 해안 자전거도로는 보행로와 함께 정비되어 있다.

Auckland에 자전거도로 및 보행로 루트를 계획하는 최종 목표는 도시 전체에 걸친 cycle network의 형성에 있다. 이러한 목표로 1998년 Auckland City's Transport Planning Group에서 'Cycling and walking strategy'를 만들고 20년간 \$1,400만 비용을 들여 지역별 route를 정해 단

계적으로 실행중이고 이 계획에 따라 현재 21km의 자전거도로가 조성되었으며 2.3km가 공사 중이다.

5) Sydney 조각로(Sculpture Walk)

Sydney Sculpture Walk는 2000년 Sydney Olympic과 2001년 Centry of Federation을 위해 City of Sydney에서 주도한 사업이다. Olympic Arts Festival사업의 하나로써 진행된 이 Sculpture Walk 조성은 주민과 방문객을 위한 예술적 유산을 도시에 남겨주게 되었다.

큐레이터의 책임 아래 조성된 Sculpture Walk는 새로운 도시예술사업의 모범사례가 되었으며 호주를 비롯한 국제적인 예술가들에게 20개의 현대미술작품을 제작 받아 Opera House를 중심으로 한 Circular Quay와 Farm Cove 주변의 워터프런트와 인접한 도심에 보행로를 따라 설치하여 Sculpture Walk를 구성하였다.

작품은 지역적 특징을 반영한 것으로서 도시환경과 특성을 이해하고 감상하는데 역동적인 방식으로 기여할 수 있도록 제작되었고 기억, 역사, 정체성, 언어, 환경 등이 작품의 주제가 되었으며 재료는 사암, 유리, 화강암, solar power, steel, 동, terrazzo, 광섬유, 부채 등 다양하게 사용되었다. Sculpture Walk는 시민과 방문객 등 사람들을 거리, 광장, 공원, 해안산책로, 도시 및 문화영역 등으로 끌어들여 독특한 예술적 시각을 제공하며 이를 통해 도시를 새롭게 경험하도록 하고 있다.

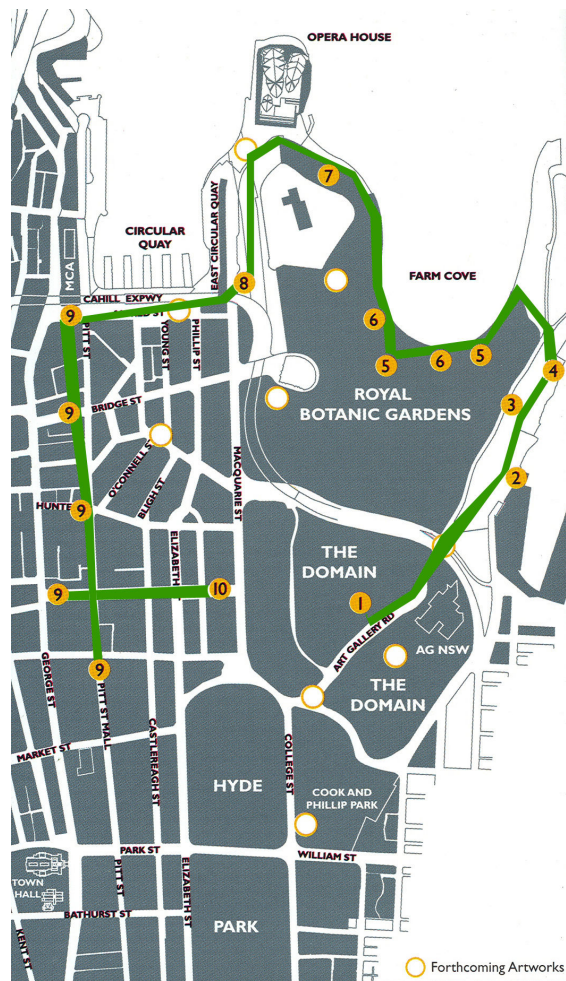


그림2.8 Sydney Sculpture Walk
(출처: City of Sydney, Sydney Sculpture Walk, 2001)

6) 칭다오(靑島) 친수공간벨트

칭다오의 워터프론트는 항만구역과 공간적으로 분리되어 있으며 길이 40.6km에 달하는 해변산책로(및 자전거도로)가 조성되어 이를 중심으로 친수공간벨트가 잘 구성되어 있다. 칭다오시내 남측에 동서로 길게 뻗은 친수공간벨트는 서쪽으로부터 환도만, 칭다오만, 후이첸만, 태평만, 푸산만을 거쳐 황해로 뻗어 있다.

청다오 친수공간벨트에는 도심 워터프런트에 필요한 친수시설들이 세심하게 계획되어 골고루 갖추어져 있는데 서쪽부터 동쪽으로 살펴보면 중완해상광장, 빠다샤광장, 호우쓰제이 해상항공, 제6해수욕장, 잔교, 해군박물관, 쇼칭도공원, 노신공원, 청도수족관, 해산물박물관, 해저세계, 제1해수욕장, 제2해수욕장, 화석루, 제3해수욕장, 음악광장, 오사광장, 마이도, 해양공원, 조각예술관, 마리나, 쓰로우런해수욕장, 쓰로우런(石老人)까지 녹지공간, 해양문화시설, 해양레저관광시설 등 다양한 친수시설들이 연속적으로 줄지어 위치하고 있다.

특히 해변산책로를 따라 곳곳에 조각시설 및 조각공원이 녹지로 둘러싸여 친수공간벨트의 품격을 한층 높이고 있으며 오사광장을 중심으로 음악광장 등 도시에 가까운 곳에는 기념품상점, 유람선 선착장 등이 있어 활기를 띄고 한편으로 제1해수욕장, 제2해수욕장 등 해변 곳곳에는 레스토랑과 찻집 등이 있어 낭만적인 워터프런트를 형성하고 있다.

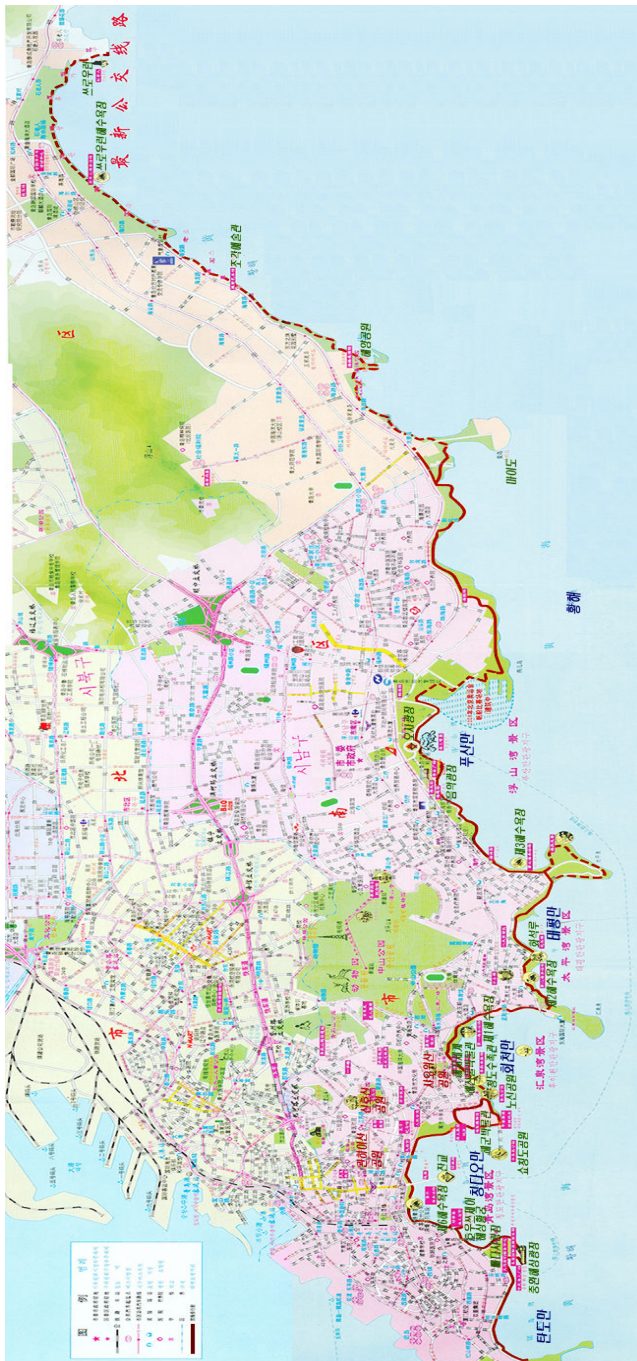


그림2.9 청다오 친수공간벨트
(출처: 青島市人民政府, 青島: 中國最具魅力的海濱城市, 2006)

7) 대련(大連) 친수공간벨트

대련시 남쪽에 펼쳐진 길이 33km의 大連海濱風景區는 중국의 대표적인 워터프런트벨트(친수공간벨트)로서 불리는데 이곳에는 동해(東海)공원, 노호탄(老虎灘) 해상공원, 성해공원(星海公園), 봉추도(棒錘島)해수욕장, 부가장(傅家莊)해수욕장, 신혼부부를 위한 연와령(燕窩嶺)공원, 자연박물관 등 유명한 친수공간들이 즐비하다.

이들 이름난 친수공간들은 大連海濱風景區를 관통하는 빈해로(濱海路)에 의해 엮어져 있는데 빈해로는 바다와 산이 만나서 이루는 친수공간벨트의 골격을 구성하는 waterfront greenway이다. 빈해로의 북측에는 질푸른 녹음의 산들이 겹겹이 바다를 둘러싸고 있으며 빈해로의 남측에는 모래해변 및 섬들이 점점이 뿌려진 환트인 바다가 펼쳐져 있다. 이 빈해로를 따라 경승지, 공원, 유원지, 구릉, 계곡과 다리, 바닷가, 광장, 거주지, 오락시설, 해양요양소, 고급호텔 등이 연속하여 설치되어 시민들에게 사랑받는 낭만이 가득한 거리이며 해외에도 이름난 관광코스이기도 하다.

빈해로는 자동차로 드라이브를 할 수도 있으며, 자전거로 사이클링을 해도 좋고, 걸어서 하이킹을 해도 좋은, 그리고 각각의 경우 모두 다른 즐거운 체험을 할 수 있는 아름다운 Waterfront Greenway이다.



그림2.10 대련시 친수공간벨트
(출처: 大連東方視野文化傳播公社編輯, 大連ひとり歩き, 2006)

3. 부산 해안지역 친수공간 현황

3.1 부산친수공간현황 및 계획

3.1.1 현황분석⁸⁾

본 장은 부산광역시의 연안관리지역계획 자료를 참고하였다. 자료에는 총 14개지역으로 나뉘져 있었는데 그 중 해안지역인 7군데(해운대지구, 수영구지구, 남구지구, 동·중구지구, 서구지구, 사하구지구, 영도구지구)를 선정하여 현황여건 및 관련계획에 대해 조사하였다. 기장, 을숙도, 가덕도는 해안지역이지만 친수공간이 상대적으로 적고 인구밀도가 낮아 제외하였다.

1)해운대지구



그림3.1 해운대지구 현황종합분석도

8) 부산광역시 연안관리지역계획, 부산광역시, 2002.1

송정해수욕장은 숙박시설, 판매시설 등 관광관련 시설이 대규모로 입지하나 일부 노후화된 건축물도 존재한다.

구덕포항 주변은 소규모 횃집과 주택이 군집해 있고, 그 외 지역은 소나무 수림대와 암석해안 등 자연경관이 우수하다.

청사포항 주변은 주택이 입지하고 상업시설이 신축추세를 나타낸다.

달맞이길을 기준으로 해안측은 우수한 수림대 및 암석해안으로 해안경관이 수려하며, 북측은 고급레스토랑 및 빌라 등으로 개발된 실정이다.

미포항과 해운대해수욕장 배후지는 이미 도시화된 지역이고, 해수욕장 중앙변에 대규모 해양수족관이 있다.

동백섬은 전체적으로 양호한 수림대로 구성되어 있고 동측해안은 암석해안으로 시민이용이 잦은 실정이며, 동백섬 입구에 솔밭 유원지가 입지해 있다.

또한 수영만매립지와 부산요트경기장 및 우동항이 입지한 인공해안으로서 수영만매립지에는 고층건물이 입지하며, 배후지는 아파트단지로 형성되어 있다.

2)수영구지구



그림3.2 수영구지구 현황종합분석도

수영1호교와 수영2호교 서측으로 산지 및 일부 고급주택이 입지해 있다.

민락매립지 서측은 헛집 및 상업시설이 입지하며, 동측의 호안은 친수성 계단형으로 형성되어 있다. 또한 민락공원 전면은 파고라, 벤치, 스탠드 등의 시설이 설치되어 있어 친수·휴식공간으로 이용되고 있다.

광안리해수욕장은 해변 모래사장의 자갈, 조개껍질 등의 퇴적현상으로 상태는 좋지 않으며, 해수욕장변으로 유흥음식점 및 편의·숙박시설 등이 입지하여 젊은층의 이용이 빈번하다.

3) 남구지구



그림3.3 남구지구 현황종합분석도

이기대공원은 미개발 공원으로 소나무군락과 함께 암석해안으로 자연환경이 양호하다.

용호농장 지역은 건물의 노후와 가건물 등의 형성으로 정비가 필요하며 앞으로 SK 아파트 공사가 진행중이다. 전면으로 흑석도, 오륙도가 위치해 있다.

백운포 매립지는 방파제 주변으로 낚시객들이 많이 모이며 체육시설이 잘 정비되어 있다.

4)동 · 중구지구



그림3.4 중동구지구 현황종합분석도

충장로를 경계로 해안쪽은 컨테이너 전용부두와 재래부두가 입지하여 인공호안으로 형성되어 있으며, 충장로 서측은 경부선 철도와 시가지로 형성되어 있다.

자갈치 시장 현대화 사업으로 친수공간이 잘 조성되어 있으며 구시청 지역에 제2 롯데월드 공사가 진행중이다.

5) 서구지구



그림3.5 서구지구 현황종합분석도

자갈치 사거리에서 송도쪽의 한진매립지 해안변은 수산물 냉동 및 가공 공장, 선어장(하역장)시설과 부산시 수협 공동어시장이 입지해 있다.

충무동 지역은 상업적 건물들이 많으며, 남부민동 지역은 대부분 노후된 주택이 형성되어 있다.

남부민방파제는 점심시간에 주변 근로자들의 산책로로 이용되고 있으며, 암남항은 거의 사용되고 있지 않다.

송도해수욕장은 친수공간으로 잘 정비되어 있으며 뒤편 송림공원과 거북섬은 훌륭한 친수공간 자원이다.

암남공원은 양호한 수림대 및 암석해안으로 형성되어 있다.

6)사하구지구



그림3.6 사하구지구 현황종합분석도

감천만에서 거북섬 동측 방파제 사이는 전구간이 인공호안으로 부두와 화력발전소, 한보철강, 강남조선소, 컨테이너 야드장 공업용 토지이용을 나타내고 있다.

거북섬 유원지는 암석해안 및 양호한 산림으로 형성되어 있다.

유원지 북측에서 성창기업 구간은 대부분 인공호안으로서 해안변은 다대포항 및 수산시장, 한진중공업, 수산물 창고 등 공업용 토지이용을 나타내

며 배후지는 주거지역으로 형성되어 있다.

암석해안과 수령 20년 이상의 해송이 군락을 이루는 물운대 유원지와 사빈해안 및 사주로 형성된 다대포해수욕장은 시민의 여가공간으로 이용되고 있으며, 인근에 횃집이 밀집해 있다.

다대포해수욕장에서 을숙도 방면으로 신평·장림공업단지가 형성되어 있다.

7)영도구지구



그림3.7 영도구지구 현황종합분석도

청학동 한진중공업 주변으로 북항에 인접한 해안지역은 주로 보세장치

장, 조선소 등의 시설이 입지한 부두로서 인공해안으로 형성되어 있고, 태종로에서 내륙부는 주거지로 형성되어 있다.

태종대는 양호한 임상지가 형성되어 있고, 특히 기암괴석과 절벽호안은 천혜의 관광명소로서 인지도가 높으며 절영로 해안변에 설치한 해안산책로는 시민의 높은 호응과 함께 이용객이 증가하고 있다.

감지해변과 중리해변은 시민의 친수접근성이 양호하며 배후지는 시가화된 지역이다.

3.1.2 관리계획

1)해운대지구

①해수욕장 주변개발과 관광명소 육성 등 해안관광벨트 조성으로 관광기능 극대화

·해수욕장 주변의 친수휴식공간 및 관광자원 개발로 쾌적하고 매력있는 관광지 조성

·개발시 주요 도입기능의 특성화차별화 및 주변 기능과 상호 보완연계

②암석해안, 양호한 해안경관지역은 보전을 원칙으로 기존 이용상태 및 다양한 여가활동 요구도 등을 고려한 환경친화적 활용

·동해남부선 이설부지를 활용한 친수 접근성과 전망기능 제고 및 해운대~청사포~송정간 산책로 연계

③이전적지, 나대지 등 개발 잠재력이 높은 지역의 계획적 개발 유도

·양호한 해안경관 및 관광특구의 이미지와 조화될 수 있도록 계획적개발(지구단위계획 등)을 유도하여 해운대 지역 이미지 향상

2)수영구지구

①해수욕장의 기능 제고 및 친수 접근성 향상

·광안리 해수욕장의 사장 확폭, 휴식공간 조성, 친수 유보로 조성 등을

통한 해양관광 및 시민여가 기능의 거점화

②민락매립지 및 수영강변 부지 등 수변관광·레저휴양 기능 강화

·매립지내 미개발지를 활용 해수욕장과 기능 연계하여 해변문화센터, 수변공원 등 휴양기능 강화

·수영강변 부지의 수변공원 조성으로 시민 여가시설 확충 및 친수 루트화

③해양경관, 환경용량을 고려한 개발 조정

·연안지역의 개발시 해양경관, Sky-Line 등을 고려하여 규모의 최적화 (매립지내 미개발지의 지구단위 계획 구역 지정 등)

3)남구지구

①해양관광벨트(Blue Belt)구축을 위한 관광자원의 환경친화적 개발유도

·신선대~오륙도~이기대를 연계한 관광벨트화

②암석해안, 양호한 임상지 등 자연상태가 양호한 지역은 보전을 원칙으로 정적 여가활동을 위한 휴양기능 도모

·신선대 및 이기대는 암석해안과 양호한 임상지로 형성되어 있어 자연 훼손이 최소화 될 수 있도록 해양경관 조망, 해안 산책로, 휴식시설 등을 위주로 한 친환경적 활용

③입지적 특성을 고려한 항만·물류 관련 지원 서비스 시설유치 및 기능제고

4)동·중구지구

①도심속 친수공간 확보로 삶의 질 향상

·부산 신항만 건설에 따른 북항 이전시 재개발을 통한 계획적 친수공간 조성계획

·현 시점에서 시민의 접근이 제한된 항만시설 부지의 부분적 친수성 확보

·인접한 중구와 친수루트화 연계(북항~수미르공원~제2롯데월드~자갈

치 등)

②연안지역의 동서간 연결성 확보로 연안 접근성 제고

·토지이용상 해안에 인접한 경부선 철도로 인하여 통행에 어려움이 있으므로 부산역 역세권 개발 등과 연계하여 동서간 연결성 확보

③부산항내 선박 등에 의한 해양오염방지 및 저감, 해양환경 모니터링

④노후, 불량시설의 물리적 정비 및 기능제고로 지역경제활성화 및 도시미관 향상

·자갈치 시장의 현대화를 통한 수산유통기능 활성화 및 노점상의 정비 효과로 인한 해안경관 향상, 오수 해양유입 방지 도모

·자갈치 주변 불량한 해안선 정비

5)서구지구

①해양관광자원과 연계한 휴양·관광기능의 특성화, 거점화

·송도해수욕장의 기능회복 및 인접 거북섬과 연계개발

·안남공원의 친환경적 휴양기능과 송도해수욕장의 친수공간의 연계화

②암석해안, 양호한 임상지 등 자연상태의 보전이 양호한 지역은 친환경적 이용

·안남공원은 보전을 원칙으로 삼립욕, 휴양, 전망기능 등 정적활동을 위한 휴양공간 조성

·송도해수욕장~안남공원간 해식절벽, 암석해안은 관광자원간 연계를 도모하되 자연훼손의 최소화를 유도하고 전망기능 부여

③수산·항만 관련시설의 정비 및 오수 해양유입 방지 등 해양환경오염 저감

6)사하구지구

①해양관광자원과 연계한 친환경적 휴양기능 활성화로 쾌적한 수변도시 조성

·다대포 해수욕장의 넓은 사장을 활용한 친수공간 조성(체험·휴양활동 등)

·물운대의 양호한 자연상태를 이용한 휴양공간 활용

·을숙도 습지 및 철새도래지의 복원 및 생태공원 조성

·사하구내 을숙도~다대포~물운대를 연계한 생태·휴양 관광루트 구축 및 주변지역과 연계

②서부산의 산업 거점지역으로 재도약을 위한 신평·장림공단과 감천항 배후지의 기능 활성화

③해양환경 및 습지보전을 위한 지속적 모니터링

7)영도구지구

①해양관련 관광시설의 체계적 확충·정비 및 거점화

·동삼동매립지 내 해양종합관광단지 조성의 활성화 유도로 중부산의 상징적 테마파크 조성

②자연환경과 조화되는 공원·녹지축 형성 및 해안변 친수공간 확보

·절영해안산책로 및 봉래산의 자연조망, 태종대의 우수한 해양경관을 연계한 봉래산~태종대~동삼동 해양공원 해안관광벨트 구축

·암석해안 및 양호한 임상지는 보전을 원칙으로 휴양 등 소극적 개발로 친환경적 활용

③시가화 지역의 해안경관 및 친수성 제고

·도심 부적격 시설로 분류할 수 있는 조선소 등의 이전적지 개발시 지역경제의 파급효과를 고려한 고부가 첨단산업 및 정보센터 등의 유치로 해양환경오염 저감 및 적정규모의 친수공간 확보

4. 부산 해안지역 친수공간 평가

4.1 시민의식조사

4.1.1 조사개요

1) 조사목적

부산 해안지역의 친수공간에 대한 시민들의 만족도, 친수공간의 이용실태, 향후 친수공간조성에 대한 의견 등을 수집하기 위해 실시하였다.

2) 조사방법

평소 통행이 많은 서면, 경성대·부경대 주변과 한국해양대학교에서 학생 및 일반시민들을 대상으로 설문지를 이용한 의식조사를 실시하여 총 253편을 회수하였다.

3) 설문내용

- ① 응답자에 관한 사항: 성별, 연령, 직업, 거주지
- ② 친수공간에 대한 만족도: 전체적인 만족도, 접근성에 대한 만족도, 친수공간의 수와 규모에 관한 만족도, 친수공간의 질에 대한 만족도
- ③ 친수공간의 이용실태: 친수공간의 방문횟수, 자주 가는 친수공간, 친수공간에서 행위, 친수공간에서 느끼는 정서
- ④ 친수공간조성에 대한 의견: 필요한 친수공간, 친수공간에서 개선사항, 새로운 친수공간조성 시 고려사항, 친수공간 조성에 대한 의견

4) 설문기간

2007년 2월 1일-2월 31일(오전9시~오후5시)

4.1.2 조사결과

1) 응답자 관한 사항

① 설문응답자의 성별을 보면, 남자가 전체(253명)의 59%(150명)를 차지하고 여자는 전체의 41%(103명)을 차지하였다.

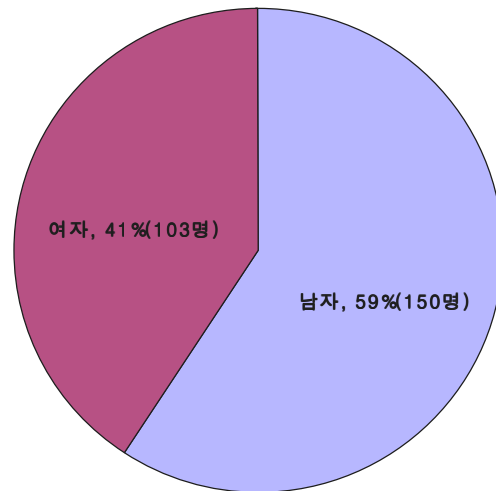


그림4.1 응답자 성별분포

표4.1 응답자 성별

성 별	응답자 수 (명)	퍼센트 (%)
남	150	59
여	103	41

② 설문응답자의 연령별 분포를 보면, 10대부터 60대 이상까지 분포하고 있으며 그 가운데 20대가 전체의 46%(117명)을 차지하여 가장 많고 다음으로 40대가 21%(53명), 30대가 14%(36명), 50대가 13%(33명), 60대 이상 3%(7명), 10대가 3%(7명)을 차지하고 있다.

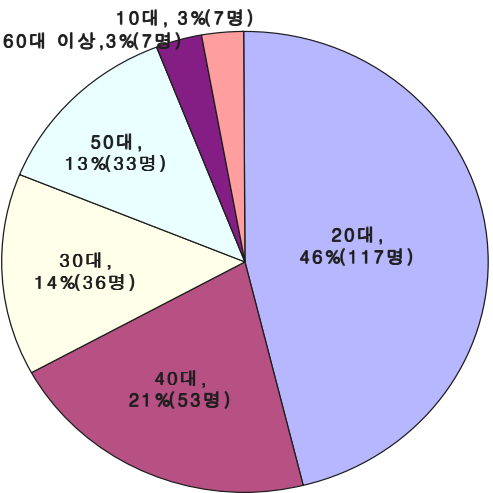


그림4.2 응답자 연령분포

표4.2 응답자 연령

연 령	응답자 수 (명)	퍼센트 (%)
10대	7	3
20대	117	46
30대	36	14
40대	53	21
50대	33	13
60대 이상	7	3

③ 설문응답자의 직업분포를 살펴보면, 학생이 전체의 42%(105명)로 가장 많으며 다음으로 공무원 26%(65명), 회사원 14%(36명), 가정주부 7%(17명), 개인사업자 5%(13명) 순이며 기타 7%(17명)이었다.

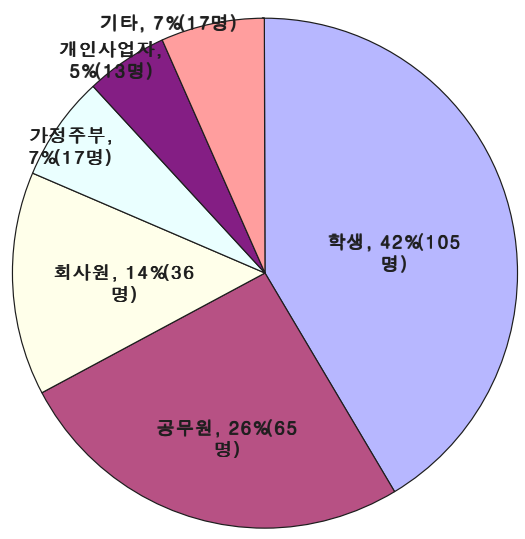


그림4.3 응답자 직업분포

표4.3 응답자 직업

직업	응답자 수 (명)	퍼센트 (%)
학생	105	42
공무원	65	26
회사원	36	14
가정주부	17	7
개인사업자	13	5
기타	17	7

④ 설문응답자의 거주지를 살펴보면 부산시 15개구에 분포되어 있으며 그 가운데 영도구가 전체의 33%(81명)으로 가장 많고 다음으로 남구 9%(24명), 해운대구 8%(20명), 사하구 7%(17명) 순이다. 이어서 중구, 연제구, 금정구가 각각 6%(15명), 동래구 5%(12명), 부산진구 4%(11명), 그리고 동구와 서구가 각각 4%(10명), 사상구, 수영구 및 북구가 각각 2%(6명)을 차지하며 강서구는 1명, 기타 4명으로 나타났다.

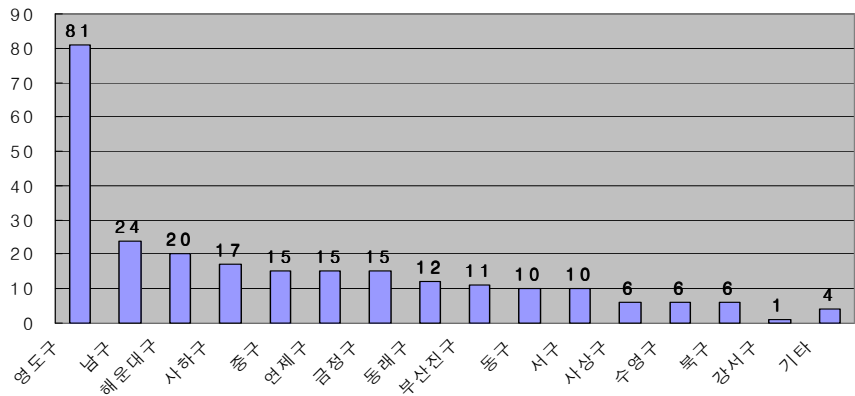


그림4.4 응답자 거주지분포

표4.4 응답자 거주지

거주지	응답자 수 (명)	퍼센트 (%)
영도구	81	33
남구	24	9
해운대구	20	8
사하구	17	7
중구	15	6
연제구	15	6
금정구	15	6
동래구	12	5
부산진구	11	4
동구	10	4
서구	10	4
사상구	6	2
수영구	6	2
북구	6	2
강서구	1	.
기타	4	.

2) 친수공간에 대한 만족도

부산 해안지역의 친수공간에 대한 만족도는 항목별로 5점 척도(-2점: 매우 불만, -1점: 약간불만, 0점: 그저그렇다 1점: 약간만족, 2점: 매우만족)를 이용하여 조사되었다.

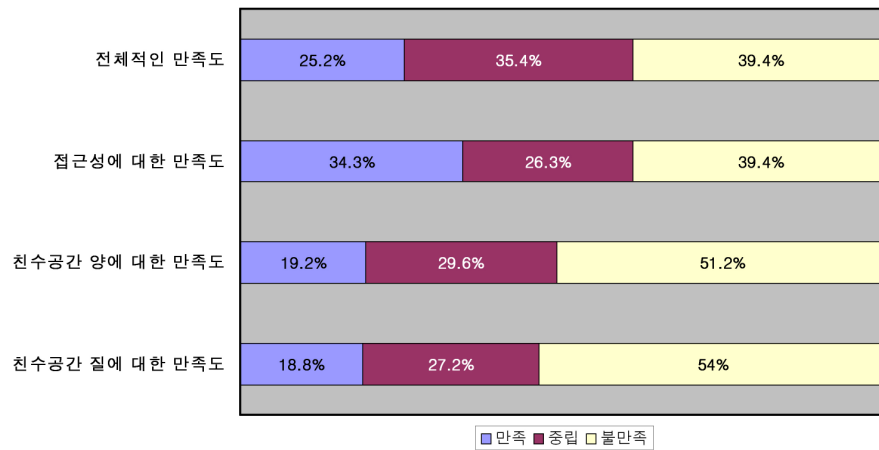


그림4.5 친수공간에 대한 만족도분포

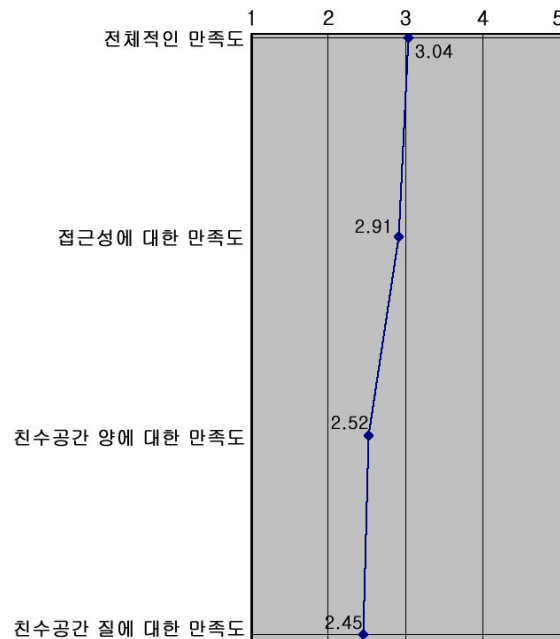


그림4.6 친수공간에 대한 만족도평가

① 친수공간에 대한 전체적인 만족도 조사결과 251명이 응답하였으며 응답자의 평균점수는 3.04로서 ‘그저 그렇다’의 평가가 나왔다. 한편 응답자 분포를 만족(매우만족, 약간만족), 불만족(매우불만, 약간불만), 중립(그저그렇다)으로 나누어 분석하면, 불만족한 응답자 수는 전체의 39.4%(99명), 만족한 응답자의 수는 25.2%(63명), 중립은 35.4%(89명)로 나타나 불만족한 응답자가 만족한 응답자보다 1.6배가량 많았다.

② 친수공간까지 접근성에 대한 만족도 조사결과 251명이 응답하였으며 평균점수는 2.91로서 ‘그저 그렇다’로 평가되었다. 하지만 전체적인 만족도 (3.04)에 비해 접근성의 만족도는 약간 낮게 나타났다. 한편 응답자 분포를 만족(매우만족, 약간만족), 불만족(매우불만, 약간불만), 중립(그저그렇다)으로 나누어 분석하면, 불만족한 응답자 수는 전체의 39.4%(99명), 만족한 응답자의 수는 34.3%(86명), 중립은 26.3%(66명)으로 나타나 불만족한 응답

자가 만족한 응답자보다 1.15배 많았다.

③ 부산 해안지역에서 친수공간의 양(수와 규모)에 대한 만족도 조사결과 250명이 응답하였으며 평균점수는 2.52로서 ‘약간 불만족’으로 치우친 결과를 볼 수 있다. 한편 응답자 분포를 만족(매우만족, 약간만족), 불만족(매우불만, 약간불만), 중립(그저그렇다)으로 나누어 분석하면, 불만족한 응답자 수는 전체의 51.2%(128명), 만족한 응답자의 수는 19.2%(48명), 중립은 29.6%(74명)으로 나타나 불만족한 응답자가 만족한 응답자보다 2.7배가량 많았다.

④ 친수공간의 질에 대한 만족도 조사결과 250명이 응답하였으며 평균점수는 2.45로서 ‘약간 불만족’으로 치우친 결과를 나타냈으며 만족도 조사항목 가운데 가장 낮은 평가를 보이고 있다. 한편 응답자 분포를 만족(매우만족, 약간만족), 불만족(매우불만, 약간불만), 중립(그저그렇다)으로 나누어 분석하면, 불만족한 응답자 수는 전체의 54%(135명), 만족한 응답자의 수는 18.8%(47명), 중립은 27.2%(68명)로 나타나 불만족한 응답자가 만족한 응답자보다 2.9배가량 많았다.

이상에서 부산 해안지역의 친수공간에 대한 시민들의 만족도 조사결과를 분석해 보면 다음과 같다.

① 응답자들이 평가한 값의 평균을 보면, 친수공간에 대한 전체적인 만족도(3.04)가 가장 높고 다음으로 접근성(2.91), 친수공간의 양(2.52), 친수공간의 질(2.45)의 순서로 나타났다. 평균값으로는 전체적인 만족도와 접근성에 대한 만족도가 비슷하며 이 두 값에 못 미치게 친수공간의 양과 질의 값이 비슷하게 나타났다. 한편 평가의 중립을 나타내는 값(3.0)을 기준으로 보면, 전체적인 만족도만 유일하게 만족의 경향을 보이며 나머지 값들은 불만족의 경향을 보이고 있다. 따라서 시민들은 부산 해안지역 친수공간에 대한 접근성, 친수공간의 양 그리고 질에 모두에 대해 만족하지 못하고 있음을 알 수 있다.

② 응답자들의 분포에서 중립을 제외하고 만족과 불만족을 응답한 경우만을 비교해 보면, 모든 항목에서 불만족한 응답자의 수가 만족한 응답자의 수보다 훨씬 많은 것으로 나타났다. 불만족 응답자 수는 만족 응답자 수보다 전체적인 만족도에서 1.6배, 접근성에서 1.15배, 친수공간의 양에 대해 2.7배, 친수공간의 질에 대해 2.9배로 많이 나타났다.

이상의 결과를 보면 부산 해안지역 친수공간에서는 그 양과 질을 함께 높여서 전체적인 만족도를 향상시키는 것이 필요함을 알 수 있다. 이에 비해 친수공간으로의 접근성에 대한 불만은 그리 많지 않은 것으로 나타났다.

3) 친수공간의 이용실태

① 평소 부산 해안지역의 친수공간을 방문하는 횟수에 대한 조사결과 주 1회 미만이 전체 응답자(249명) 중 61%(154명)로 가장 많고 다음으로 주 1회 20%(50명), 주 2회 10%(24명), 주 5회 이상 5%(13명), 그리고 주 3회와 주 4회가 각각 2%(4명)로 나타났다.

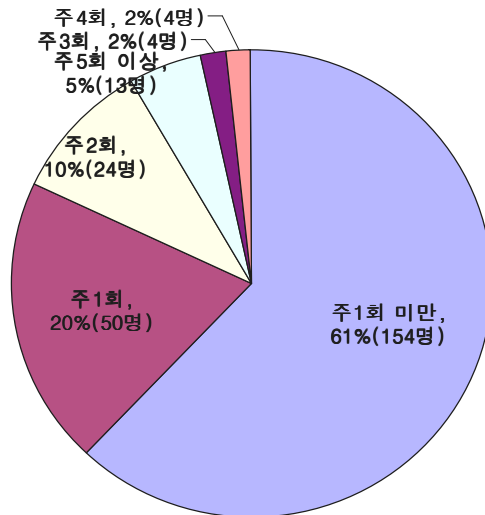


그림 4.7 친수공간 방문횟수

표 4.5 친수공간 방문횟수

방문횟수	응답자 수 (명)	퍼센트 (%)
주 1회 미만	154	61
주 1회	50	20
주 2회	24	10
주 3회	4	2
주 4회	4	2
주 5회 이상	13	5

② 평소 친수공간에서 가장 많이 하는 행위에 대해 세 가지를 선택하게 한 결과 총 713개 행위 가운데 ‘산책한다’가 25%(185개)로 가장 많고 다음으로 ‘바다를 바라본다’ 18%(129개), ‘앉아서 휴식한다’ 15%(108개)로 많다. 그밖에 ‘기념촬영을 한다’ 9%(62개), ‘가벼운 운동을 한다’ 9%(61개), ‘차를 마시거나 식사를 한다’ 8%(58개), ‘물놀이를 한다’ 5%(39개), ‘낚시를 한다’ 4%(30개) 등으로 나타났다. 소수의 의견으로는 ‘자전거를 탄다’ 3%(18개), ‘모래를 가지고 논다’ 2%(11개), ‘해양스포츠를 한다’ 1%(7개) 등이 있으며 기타(5개)로 음주(2개), 축구하기(1개), 오토바이 타기(1개), 친구들과 놀이(1개) 등이 제시되었다.

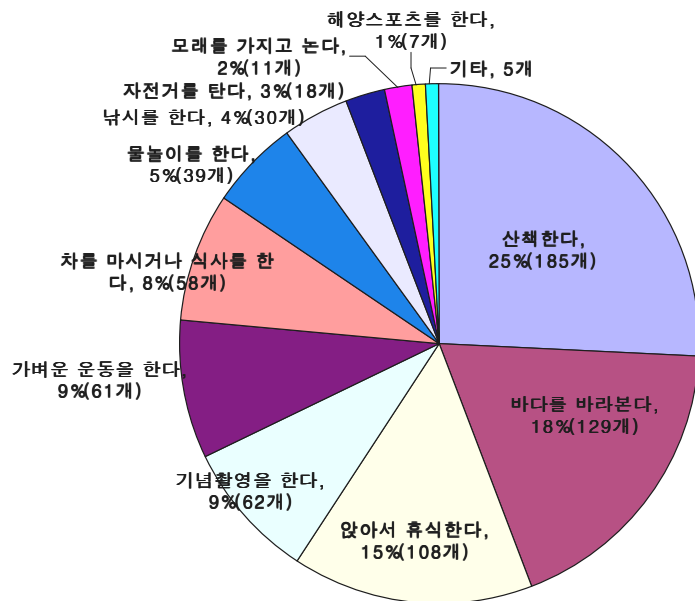


그림4.8 친수공간에서 행위분포

③ 평소 친수공간에서 느끼는 정서에 대해 두 가지를 선택한 결과 전체 474개 가운데 ‘시원하다’가 29%(137개)로 가장 많고 다음으로 ‘기분이 좋다’ 18%(86개), ‘자유롭다’ 14%(64개), ‘풍경이 아름답다’ 11%(54개), ‘넓다’ 11%(51개), ‘푸르다’ 8%(39개), ‘쾌적하다’ 7%(35개) 순으로 나타났으며 기타(8개)에는 더럽다(4개), 냄새난다(1개), 복잡하다(1개), 색다른 기분이다(1개), 자연과 도시의 조(1개) 등이 제시되었다.

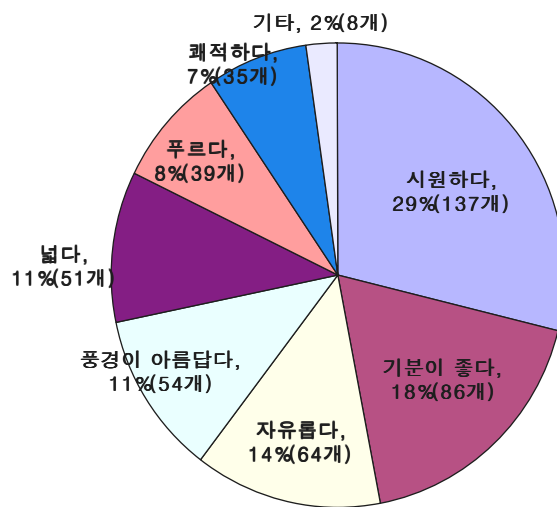


그림 4.9 친수공간에서 느끼는 정서분포

표 4.6 친수공간에서 느끼는 정서

친수공간에서 느끼는 정서	응답자 수 (개)	퍼센트 (%)
시원하다	137	29
기분이 좋다	86	18
자유롭다	64	14
풍경이 아름답다	54	11
넓다	51	11
푸르다	39	8
쾌적하다	35	7
기타	8	2

④ 부산 해안지역에서 평소 자주 가는 친수공간을 세 군데까지 자유 응답한 결과 총 620개 응답이 나왔고 32개 친수공간이 지적되었다. 32개 가운데 ‘해운대해수욕장’이 21%(128개)로 가장 많고 다음으로 ‘광안리’ 20%(124개), ‘영도해안산책로’ 14%(84개), ‘태종대’ 12%(75개) 순으로 나왔으며 그 밖에 ‘송정해수욕장’ 5%(30개), ‘송도해수욕장’과 ‘기장해안’이 각각 3%(16개)이며 나머지는 소수로 지적되었다.

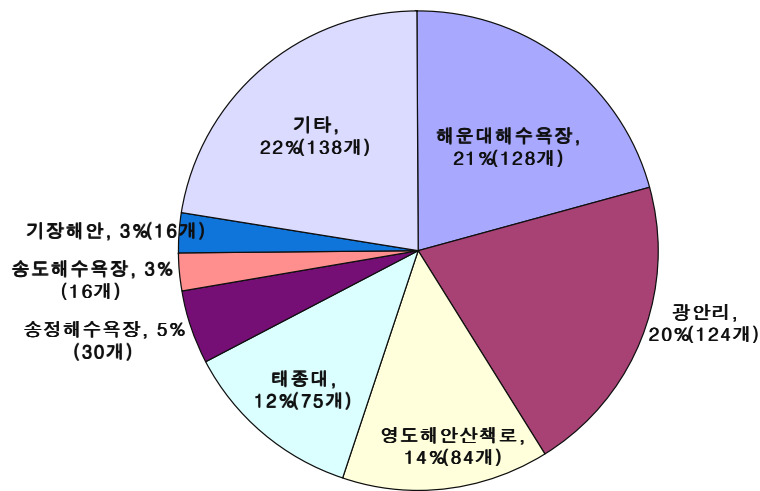


그림 4.10 자주가는 친수공간분포

표 4.7 자주가는 친수공간

자주가는 친수공간	응답자 수 (개)	퍼센트 (%)
해운대해수욕장	124	21
광안리	84	20
영도해안산책로	75	14
태종대	75	12
송정해수욕장	30	5
송도해수욕장	16	3
기장해안	16	3
기 타	8	22

이상에서 부산 해안지역 친수공간의 이용실태에 대한 조사결과를 분석해보면 다음과 같다.

① 친수공간의 방문 횟수를 살펴보면, 응답자의 80% 정도가 주1회 이하 이용하고 있다. 이것은 친수공간 이용자의 대부분이 주말에 한 번 정도 이용하는 것으로 분석할 수 있다. 따라서 주말이나 공휴일에 이용자가 집중될 수 있기 때문에 이에 대비한 시설규모나 시설구성의 계획이 필요하다.

② 친수공간에서의 행위를 살펴보면, 전체 응답행위 가운데 15% 이상 혹은 100개 이상을 차지하는 빈번한 행위로는 ‘산책한다’, ‘바다를 바라본다’, ‘앉아서 휴식한다’의 세 가지이며 이들 행위를 합하면 전체 응답행위의 약 60%를 차지한다. 부산의 친수공간에서는 이 세 가지 행위가 가장 중요한 행위라고 할 수 있으며 이 행위들을 지지하는 장소의 정비가 필요하다. 즉 모든 해안지역 친수공간에서 산책로의 정비, 바다 조망장소의 정비, 휴식공간의 정비 등이 필수적이며 특히 이 세 가지 행위들을 위한 장소들이 서로 밀접하게 연계되어 복합적인 이용이 가능해야 한다. 한편 친수공간에서 ‘물놀이’, ‘낚시’, ‘자전거 타기’, ‘해양스포츠’ 등 동적인 행위들은 5% 이하로 낮게 나타났다. 따라서 향후 이들 체험적 행위를 촉진시킬 수 있는 시설설비와 관리방안의 마련이 특별히 필요하다.

③ 두 가지를 선택한 설문임을 고려하면, 친수공간에서 가장 많이 느끼는 정서는 ‘시원하며 기분이 좋은 것’이라고 이야기할 수 있다. 여기서 시원함은 기분이 좋아지는데 중요한 요인으로 해석할 수 있으므로 친수공간에서 시원함을 느끼는데 장애가 되는 요소는 제거하고 시원함을 높이는 요

소는 도입하는 것이 필요할 것이다. 예를 들어, 바다나 하늘을 바라볼 때의 시원함과 상쾌한 바닷바람을 맞을 때의 시원함 등을 방해할 수 있는 주변 고층건물이나 관상형 아파트건물은 피하고 무더운 여름 친수공간을 시원하게 해주는 수목과 녹지 등을 적극 도입하는 것이 바람직하다.

④ 시민들이 자주 찾는 친수공간은 주로 도심 해수욕장들이다. 해운대를 비롯한 이들 해수욕장들은 최근 산책로, 의자, 녹지 등 친수공간으로서의 정비가 잘 이루어져 많은 시민들이 찾는 것으로 보인다. 그밖에는 태종대나 기장해안 등 평소 이름난 관광명소들도 친수공간으로 제 기능을 하고 있다. 한편 근래에 조성한 영도해안산책로가 친수공간으로 잘 활용되고 있음을 알 수 있는데 이와 비슷한 용도와 모양으로 최근에 조성된 이기대공원 해안산책로나 암남공원 해안산책로 등도 앞으로 시민들의 사랑을 받을 것으로 예상된다. 이와 같이 해안산책로는 그 자체가 친수공간으로서 유용하며 또한 서로 떨어진 친수공간들을 연결하는 그린웨이(greenway)로서 그 효용성이 높기 때문에 정비효과가 매우 큰 것을 알 수 있다.

4) 친수공간조성에 대한 의견

① 부산 해안지역에 꼭 필요한 친수공간에 대해 두 가지를 응답한 결과 총 485개 응답 가운데 해안산책로가 28%(134개)로 가장 많고 다음으로 녹지공원이 21%(101개)로 많다. 그밖에 자전거도로 11%(54개), 해변광장 11%(52개), 바다전망대 9%(45개), 체육공원 8%(38개), 바다낚시터 6%(31개), 놀이공원 6%(30개) 순으로 나타났으며 기타(2개)에는 연주 및 전시를 위한 문화공간(1개)과 해양스포츠 국제기구(1개)가 제시되었다.

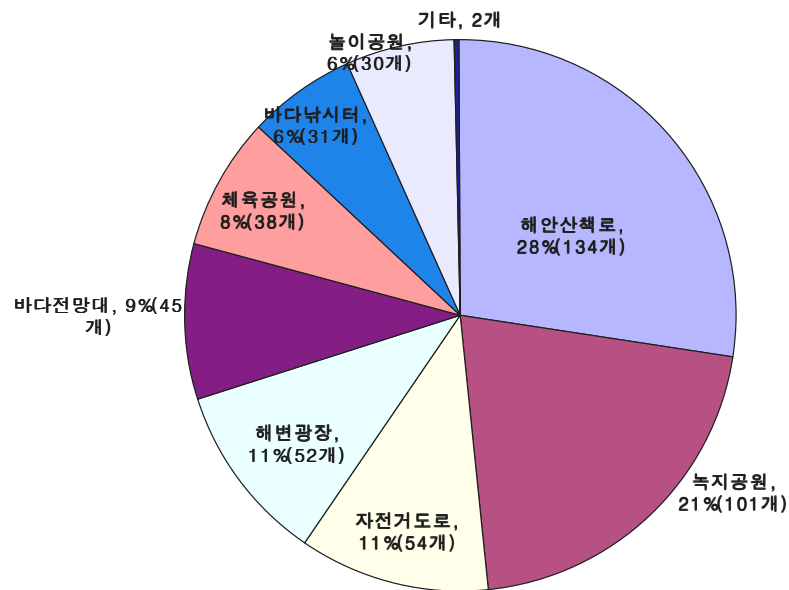


그림4.11 꼭 필요한 친수공간분포

② 친수공간에서 시급히 개선해야 할 사항에 대해 세 가지를 응답한 결과 총 742개 응답 가운데 화장실 등 위생시설이 17%(135개)이 가장 많고 다음으로 보행자 접근도로 17%(131개), 벤치 등 휴식시설 14%(101개) 순으로 많이 나타났다. 그밖에 해변산책로 12%(87개), 해변자전거도로 9%(66개), 햇빛이나 비바람 차단시설 8%(57개), 안전시설 7%(50개), 청소 등 환경관리 6%(47개), 녹지공원 5%(35개), 해변경관보호 3%(20개), 운동시설 2%(12개), 기타(1개)에는 아름다운 도시(1개)가 제시되었다.

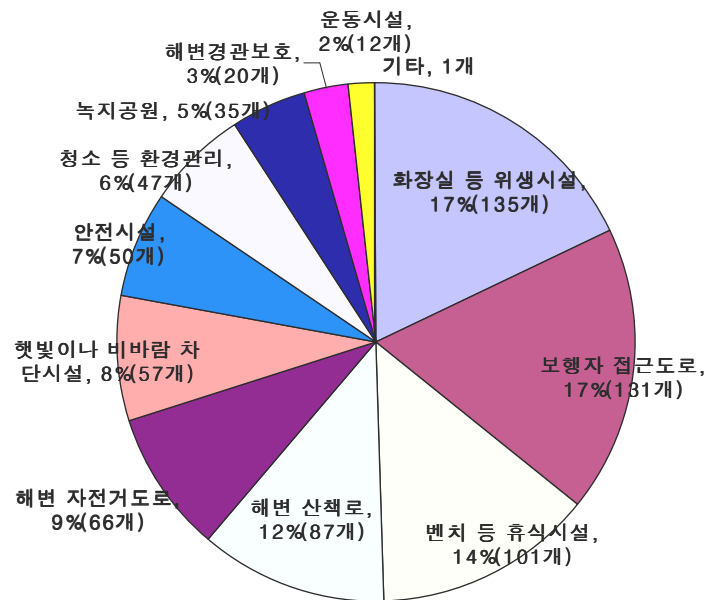


그림4.12 친수공간에서 개선사항분포

③ 새로운 친수공간을 조성할 경우 가장 먼저 고려해야 할 사항에 대해 두 가지를 응답한 결과 총 488개 응답 가운데 ‘쉴 곳이 넉넉히 있을 것’이 27%(130개)로 가장 많고 다음으로 ‘걸어서 접근이 편리할 것’이 21%(102개)로 많다. 그밖에 ‘밤이나 낮이나 안전할 것’ 17%(82개), ‘날씨가 나쁜 경우나 겨울에도 이용할 수 있을 것’ 16%(77개), ‘친수공간들 끼리 연결될 것’ 7%(36개), ‘가벼운 운동을 할 수 있을 것’ 6%(31개), ‘친수공간의 규모가 적당할 것’ 5%(25개) 순으로 나타났으며 기타(5개)에는 휴지통(1개), 관광자원(1개), 환경관리대책(1개), 쾌적성(1개), 주차용이(1개)가 제시되었다.

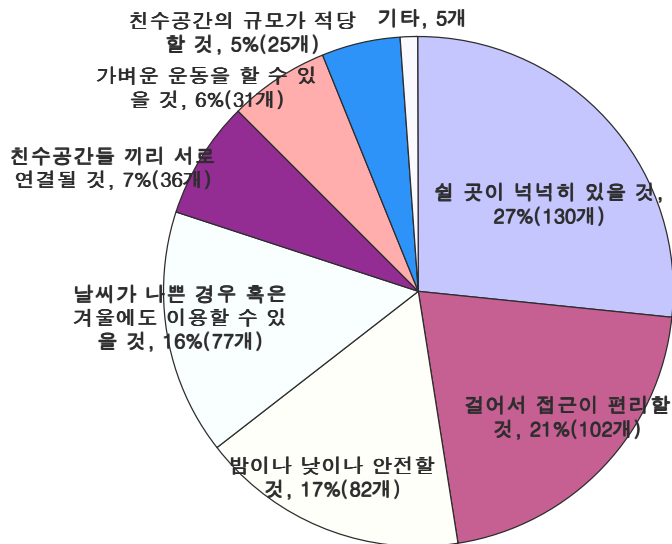


그림 4.13 친수공간조성시 고려사항분포

이상에서 부산 해안지역의 친수공간조성에 관한 조사결과를 분석하면 다음과 같다.

① 꼭 필요한 친수공간에 대해 두 가지를 선택한 결과 해안산책로와 녹지공간이 다른 것에 비해 월등하게 많았으며 이 두 가지의 응답숫자를 합하면 전체의 50%정도가 된다. 이 결과는 앞서 친수공간의 이용실태조사에서 이용행위 가운데 ‘산책한다’가 가장 많은 것과 관련이 있다. 즉 친수공간에서 바닷가를 산책하는 것은 가장 빈번하고 중요한 행위이며 이를 위한 새로운 해안산책로의 정비가 필요함을 알 수 있다. 또한 녹지공간의 필요에 대해서는 앞의 조사에서 시민들이 자주 이용하는 친수공간은 도심의 해수욕장이 많은 것으로 나타났는데 이곳에 햇빛이나 바람을 피할 수 있는 수목이나 시원한 녹지공간이 많이 부족함을 의미한다고 분석할 수 있다.

② 현재 친수공간에서 시급히 개선해야 할 사항에 대해 세 가지를 선택한 결과 위생시설, 접근로, 휴식시설이 월등하게 많았다. 이것은 현재 부산 해안지역의 친수공간에서 이 세 가지 시설이 우선적으로 부족함을 의미하므로 시급히 개선해야 할 것이다. 여기서 주목할 점은 이들 다음으로 해변산책로와 해변자전거도로가 많이 나타난 것이다. 해변산책로의 필요성은 물론이고 특히 친수공간에서 자전거 타기는 사시사철 손쉽게 할 수 있는 행위임에도 불구하고 시설정비가 제대로 되지 않아 즐길 수 없으며 때로 해안산책로나 자동차통행과 갈등을 일으키기 때문에 해변자전거도로를 해변산책로와 별도로 정비하는 것이 바람직하다.

③ 앞으로 새로운 친수공간을 만들 때 가장 먼저 고려해야 할 사항에 대한 두 가지 선택 결과 충분한 휴식공간과 편리한 보행접근이 월등하게 많았다. 이것은 친수공간의 위치, 용도, 형태와 관계없이 모든 친수공간에서 우선적으로 갖추어야 할 기본적인 요건이라고 생각할 수 있다. 이와 더불어 항상 안전하고, 나쁜 일기와 기후에도 이용할 수 있는 환경이 친수공간 조성의 기본적인 요건에 속하는 것임을 알 수 있다.

4.1.3 결과분석

이상의 분석결과 앞으로 부산의 해안지역에서는 해안산책로와 녹지공원을 중심으로 한 새로운 친수공간이 더욱 조성되어야 하고 새로운 친수공간에는 휴식공간과 보행접근로가 잘 정비되어야 하며 또한 언제나 안전하고 날씨와 관계없이 이용할 수 있는 환경이 조성되어야 할 것이다.

또한 기존 친수공간들에서는 위생시설, 접근로, 휴식시설 등이 속히 정비되어야 하고 이와 더불어 부산 해안지역 전체에 걸쳐 해변산책로와 해변자전거도로의 네트워크를 구상하여 정비해야 할 것이다.

4.2 현장조사

4.2.1 조사개요

1) 조사목적

부산 친수공간에 대한 현장조사는 친수공간의 현황 및 특성을 파악하고 친수공간의 문제점 및 개선사항을 파악하며, 끝으로 워터프런트 그린웨이(waterfront greenway: 수변에 녹지, 산책로, 자전거도로가 혼합된 전용도로) 네트워크를 계획하여 친수공간벨트를 구성하려는 관점에서 조사하였다.

2) 조사방법

현장조사는 현장을 직접 방문하여 대상지를 거닐면서 관찰하고 사진으로 기록하였으며 조사는 2007년 1월 24일 ~ 2007년 4월 4일까지 실시하였다.

3) 조사대상

조사대상은 부산의 해안가인 송정해수욕장을 시작으로 을숙도까지 7개 해안지역으로 나누어 조사하였다.

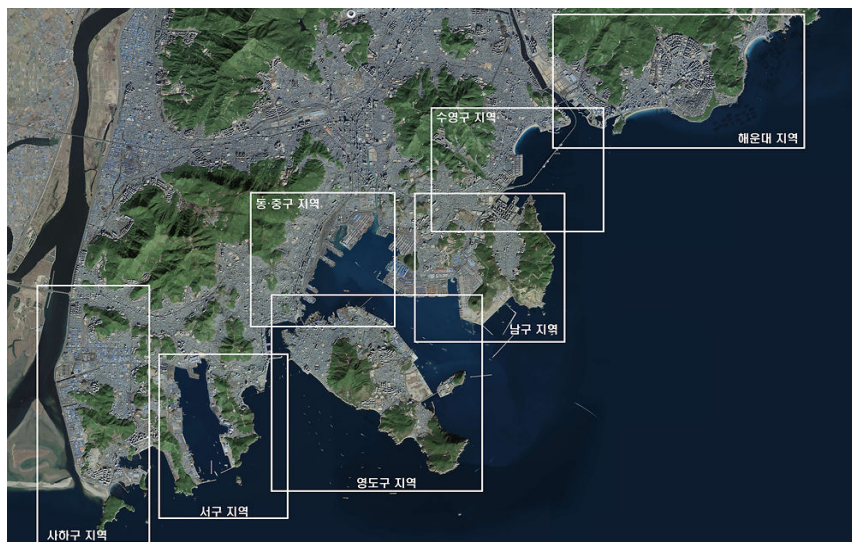


그림4.14 조사대상지 전체지도

4.2.2 조사결과

1) 해운대구 해안지역

(1) 주요 친수공간

해운대구 해안지역의 주요 친수공간으로는 송정해수욕장, 구덕포항, 청사포항, 미포항, 해운대해수욕장, 동백섬, 부산요트경기장, 우동항이 있다. 이 중 지리상 가장 위쪽에 위치하는 송정해수욕장부터 현장조사를 실시하였다.

(2) 친수공간 현황

A. 송정해수욕장

가. 특성

송정해수욕장은 친수공간으로서 정비가 양호하며 특히 해변산책로가 잘 조성되어 있다. 그리고 해변산책로 바로 옆에 차로와 주차장이 있다.



사진4.1 해변산책로



사진4.2 정비가 잘되어있는 산책로

나. 문제점 및 개선사항

송정해수욕장은 해변산책로의 폭이 좁고 장애인의 접근이 곤란한 곳도 있다. 해변에 자전거를 위한 도로가 없었고 전체적으로 녹지공간이 부족하다.

해변산책로 옆 차로에 90°로 주차한 차량이 산책객 안전을 위협하는 요소가 되며 해변산책로의 폭을 확대하고 차로와의 사이에는 경계 녹지공간 조성이 필요하다. 또한 차로의 주차공간을 확보하여 자전거도로를 만드는

것이 필요하다.



사진4.3 좁은 해변산책로



사진4.4 보행자를 위협하는 주차차량

B. 송정해수욕장 ~ 구덕포항

가. 특성

해변산책로는 송정해수욕장에서 끝나고 구덕포까지는 차로로 사람들이 보행하고 있다. 산책로 주변 해변도로를 따라 아름다운 암석해안이 펼쳐져 있으나 해변도로 아래에는 콘크리트 직립호안과 하수배출구가 노출되어 있다. 해변도로 중간에 횃집, 카페, 식당이 있고 그 앞에 보행로가 없다.

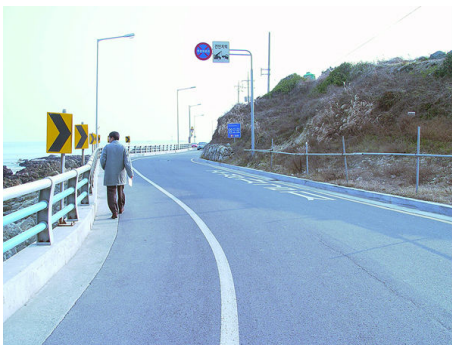


사진4.5 보행로가 없는 해변도로

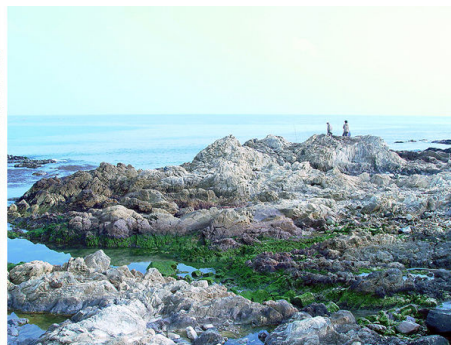


사진4.6 아름다운 암석해안

나. 문제점 및 개선사항

차로에는 차량이 통행하고 주차하여 보행자의 산책이 불편하며 해변도로에서 암석해안으로 접근이 어렵다. 해변도로 밑의 콘크리트 직립호안과 하수배출구는 해양경관을 훼손하였다. 차로를 따라 해변산책로와 자전거도로

를 조성하는 것이 필요하며 차로에서 계단을 이용하여 암석해안으로 접근할 수 있도록 개선할 필요가 있다.

끝으로 차로 근처에서 암석해안을 조망할 수 있는 전망장소가 필요하다.

C. 구덕포항

가. 특성

구덕포항은 친수공간으로서 가능성이 높았으나 친수공간 정비가 미흡하다. 구덕포항을 지나 청사포로 이어지는 해변도로가 끊어져 있다.



사진4.7 구덕포항



사진4.8 끊어진 해변도로(청사포 방향)

나. 문제점 및 개선사항

구덕포항에서 청사포항으로 이어지는 해변산책로와 자전거도로 정비 필요하며 구덕포항을 친수공간으로 정비가 필요하다.

D. 청사포항

가. 특성

청사포 해마지회타운 앞에서 해변도로가 다시 시작되었으나 청사포항을 지나자 군사지역으로 인해 해변도로가 끊어져 있었다. 해변도로에는 차도만 있고 보행로 및 자전거 도로는 없다.

청사포항 옆에는 대형 주차장이 설치되어 있었으며 청사포항에는 친수공간이 일부 새로 정비되어 있다.



사진4.9 청사포 해변도로



사진4.10 끊어진 해변도로(군사시설)

나. 문제점 및 개선사항

해변도로에서 보행자, 통행차량, 주차차량 등이 혼재하여 사고 위험 있었다. 횡집촌 앞 해변도로에는 바닷가에 주차장이 있어 바닷가 쪽으로 걷기가 어렵다.

현재 해변도로의 주차공간은 산책로와 자전거도로로 정비하는 것이 필요하고 청사포에서 미포로 이어지는 길 또한 해변도로, 산책로, 자전거도로의 정비가 필요하다.

E. 미포항

가. 특성

미포에서 1차선 해변도로가 재개가 된다. 미포항은 공간이 협소하고 주변 환경이 정돈되어 있지 않았다.

횡집촌 앞 1차선 해변도로에 차량주차, 차량통행, 보행자통행이 있고 미포유람선선착장 부근에 계단식 호안이 있어 친수공간으로 활용 가능성이 있다.



사진4.11 공간이 협소한 미포항



사진4.12 선착장 부근 해안호안

나. 문제점 및 개선사항

해변도로는 폭이 협소하고 보행자도로는 없었고 해변도로의 일부구간은 건물 뒤로 연결되어 바다로의 조망이 막혀 있다.

미포항 주변에 녹지공간 및 친수공간이 모두 부족하며 환경정비와 해변 도로에 산책로 및 자전거도로의 정비가 필요하다.



사진4.13 바다로의 조망이 막힘



사진4.14 재정비가 필요한 미포항 주변

F. 미포전망대 ~ 한국콘도앞

가. 특성

해변도로 옆 바닷가에 보행자도로가 설치되어 있고 해변도로에는 차량들이 주차되어 있다.



사진4.15 해변도로에 설치된 보행로

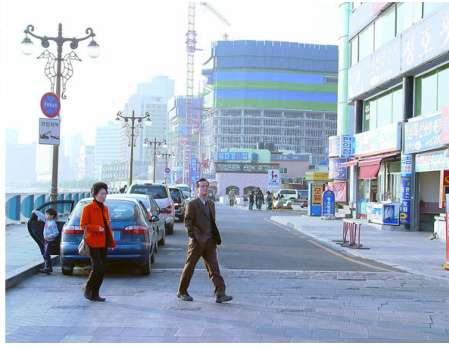


사진4.16 보행로에 주차된 차량

나. 문제점 및 개선사항

해변자전거도로가 없어 보행자도로 옆에 정비가 필요하다.

G. 해운대해수욕장

가. 특성

해운대해수욕장은 친수공간으로서 정비가 잘 되어 있다. 친수공간에는 보행자를 위한 산책로가 있고 보행자 전용도로에서 개 썰매 끌기 등 이벤트도 개최되고 있다.



사진4.17 해운대해수욕장 해변산책로



사진4.18 이벤트 모습(개 썰매 끌기)

나. 문제점 및 개선사항

해변산책로에 자전거와 오토바이가 운행하여 보행자들의 안전에 위협을 주며 따라서 해변산책로와 별도로 해변자전거도로의 정비가 필요하다.

H. 해운대해수욕장 ~ 동백섬

가. 특성

조선히텔 앞과 옆에는 동백섬으로 연결되는 해변산책로와 녹지가 있으며 해수욕장 뒤편에 동백섬으로 접근하는 차로와 보도가 있다. 해수욕장 뒤편 주차장 밑에는 하천이 흐르고 있다.

나. 문제점 및 개선사항

조선히텔 앞 해변산책로에 호텔건물이 너무 인접해 있고 자전거 이용은 곤란하다. 동백섬으로 연결되는 녹지에는 산책로가 있으나 자전거 통행은 불가능하고 해수욕장 뒤편 보도는 주차장 및 차량통행으로 인해 보행이 쾌적하지 않았다. 해수욕장 뒤편 하천 복개한 것을 걷어내고 새롭게 정비할 필요가 있다.



사진4.19 조선히텔 옆 해변산책로



사진4.20 동백섬 입구

I. 동백섬

가. 특성

동백섬에는 해변 일주 산책로가 잘 정비되어 있으며 동백섬 바닷가 또한 산책 전용 보드워크가 설치되어 있다. 산책로를 따라 누리마루 등 흥미 있는 친수시설이 있다.

나. 문제점 및 개선사항

자전거를 이용하여 동백섬으로 접근이 어려웠으며 동백섬으로의 접근 및 해변일주를 위한 자전거도로의 정비가 필요하다.



사진4.21 산책 전용 보드워크



사진4.22 동백섬 일주 산책로

J. 수영만매립지

가. 특성

수영만매립지 해변도로에는 차도(최대 5차선)만 있으며 보도는 없다. 해변도로에는 바닷가 쪽에 차량들이 주차되어 있었고 해변도로 앞 바닷가에는 방파제와 TTP가 있다.



사진4.23 보도가 없는 해변도로



사진4.24 해변도로 앞 방파제와 TTP

나. 문제점 및 개선사항

해변도로의 바다 쪽 한 차선을 산책로와 자전거도로로 변경하는 것이 필요하다. 방파제와 TTP로 인해 해변도로에서 수면으로 접근이 곤란하므로 정비가 필요하다.

K. 요트경기장

가. 특성

담을 제거한 요트경기장은 인근 주민이 활용할 수 있는 훌륭한 친수공간이며 개방된 요트경기장은 산책, 운동, 자전거타기 등으로 활용되고 있다. 요트경기장 뒤편 도로에는 보도와 자전거도로가 함께 설치되어 있고 보도/자전거도로는 우동항을 거쳐 수영 2호교까지 연결된다.



사진4.25 요트경기장 뒤편 산책로



사진4.26 우동항과 수영 2호교로 연결됨

나. 문제점 및 개선사항

보도/자전거도로는 차도에 통행차량이 많아 소음, 매연 등으로 쾌적하지 못하며 보도/자전거도로에서 바다가 보이지 않는 단점이 있다. 요트경기장 출입구에서 보도/자전거도로가 끊기고 디테일 처리가 미흡하다. 보도/자전거도로를 대표적인 워터프런트 그린웨이로 정비할 필요가 있다.



사진4.27 평소 차량 통행이 많음



사진4.28 끊어진 보도 및 자전거 도로

L. 우동항

가. 특성

우동항은 친수공간으로서 가능성이 매우 높으나 페어선이 여기저기 방치되어 제대로 활용되지 못하고 있다.

나. 문제점 및 개선사항

요트경기장에서 우동항까지 해변산책로가 연결되지 않아 건설 중인 아파트부지에 해변산책로를 내어 요트경기장과 우동항 연결이 필요하다.



사진4.29 우동항



사진4.30 대우 이안아파트 공사현장

2) 수영구 해안지역

(1) 주요 친수공간

수영구 해안지역의 주요 친수공간으로는 민락수변공원, 민락항, 광안리해수욕장, 삼익비치타운 해변산책로, 남천항을 꼽을 수 있다.

(2) 친수공간 현황

A. 수영 2호교 ~ 민락수변공원(수영강변)

가. 특성

수영 2호교 보도에서 계단을 이용 아파트 주변보도를 거쳐 수영강변보도로 연결된다. 계단을 내려와서는 아파트 진입 차량들이 보행자의 통행에 장애가 되고 수영 2호교 위 또한 민락아파트 쪽 보도는 계단을 조금 지나 끊겨 버린다. 수영강변은 아파트/차로/보도/방파제/TTP로 구성되어 있으며

차량통행량은 적었다.



사진4.31 수영2호교 아래 아파트 주변보도 (좌측)

사진4.32 수영2호교 위 계단을 지나 보도가 끊어짐(우측 위)

사진4.33 수영2호교를 지나 끊어진 보도(우측 아래)

나. 문제점 및 개선사항

수영 2호교 보도에서 수영강변 보도로의 연결성이 부족하였고 수영 2호교는 보도가 너무 좁고 육지까지 연결되지 않았다.

수영 2호교의 보도를 넓혀 자전거도 다닐 수 있게 해야하며 보도를 육지까지 연결할 필요가 있다. 수영강변에서 물에 접근이 어렵고 보도 폭이 협소하다.



사진4.34 수영강변 산책로



사진4.35 차량통행이 거의 없는 강변도로

B. 민락수변공원

가, 특성

수변공원에 해변산책로가 잘 정비되어 있었으며 해변산책로와 도로(인도/차도)는 장애자와 자전거를 고려하여 경사로로 연결되어 있다.

도로 일부에 차 없는 거리를 조성되어 있으며 거리에 녹지공간이 있다.

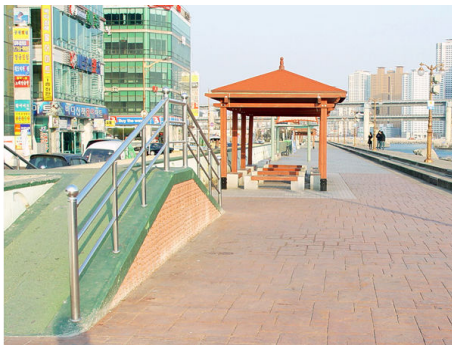


사진4.36 민락수변공원과 연결된 보행로



사진4.37 민락수변공원 친수공간

나. 문제점 및 개선사항

해변산책로에 녹지가 부족하고 자전거도로가 없었으며 수변공원의 해변산책로가 민락항까지 연결되지 않아 수산물위판장 뒤 차로를 이용해야 한다.



사진4.38 자전거의 통행이 어려운 도로



사진4.39 수산물위판장 뒤 차로

C. 민락항

가. 특성

민락항은 친수공간으로서 가능성이 뛰어나며 수산물위판장이 있어 평소에도 이용객이 많았다. 하지만 접근로의 일부에 인도가 없고 차로만 있다.



사진4.40 이용객이 많은 수산물위판장



사진4.41 차도만 있는 접근로

나. 문제점 및 개선사항

민락항은 친수공간이 정비되어 있지 못하고 주변에 건설현장이 많아 접근 도로가 지저분하고 보행 안전을 위협하고 있다.



사진4.42 공사로 인해 접근이 어려움



사진4.43 안전에 위협을 주는 건설현장

D. 민락항 ~ 광안리해수욕장(민락매립지회타운)

가. 특성

해변도로는 차로와 좁은 인도만으로 구성되어 있으며 횃집들 앞의 해변도로는 주차장으로 사용되고 있다.

매립지 남측 해변도로의 일부가 도로공사로 인해 차단되고 매립지 남측 해변도로 옆에는 방파제가 있었으며 매립지 서측 해변도로에 벤치와 녹지가 설치되어 있다.



사진4.44 주차장이 되어버린 해변도로



사진4.45 공사중인 남측해변도로

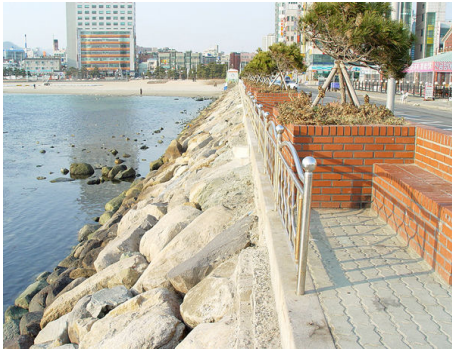


사진4.46 서측 해변도로 호안

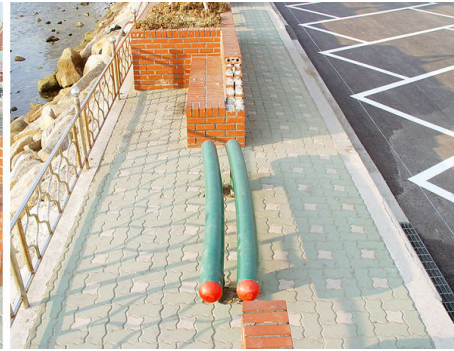


사진4.47 서측 해변도로에 설치된 벤치

나. 문제점 및 개선사항

해변도로는 주차장으로 인해 보행에 어려움이 있으며 해변도로의 벤치와 녹지는 조잡하며 이로 인해 보도가 좁아져 있다. 해변도로의 벤치, 녹지, 주차장을 없애고 보도와 자전거도로의 정비가 요구된다. 또한 해변도로의 방파제가 높아 바다를 볼 수 없고 TTP로 인해 물에 접근이 어렵다.

E. 광안리해수욕장

가. 특성

해수욕장에 해변산책로와 녹지공간 등이 잘 정비되어 있었고 해변산책로 중앙에 전망장소, 가로수, 벤치 등이 설치되어 있다. 해변산책로 폭이 비교적 컸지만 자전거도로는 없다.



사진4.48 비교적 폭이 큰 해변산책로



사진4.49 산책로 중앙에 설치된 조형물

나. 문제점 및 개선사항

해변산책로 옆 차로에는 차량통행이 많아 산책객의 안전, 소음 등에 문제가 있다. 해변산책로와 차로는 녹지 등을 이용하여 확실한 구분이 필요하다. 해변산책로로 자전거가 다니므로 보행자 안전에 문제가 있어 해변산책로와 함께 자전거도로의 정비가 필요하다.



사진4.50 차량으로 인한 안전 및 소음 문제 있음



사진4.51 자전거로와 보행로의 분리가 필요함

F. 삼익비치타운 해변산책로

가. 특성

원래 차로이었던 곳을 해변산책로로 잘 조성하였다. 산책로 바닥은 걷기 편하고 곳곳에 벤치가 설치되어 있으나 자전거, 인라인스케이트 등 출입은 금지되어 있다. 해수욕장 쪽 산책로 입구에 자전거보관대가 마련되어 있다. 광안리해수욕장과 해변산책로 사이에 연결 보행도로가 있다.



사진4.52 자전거, 인라인스케이트 출입이 금지되어 있음(좌측)

사진4.53 걷기 편하게 조성된 산책로(우측 위)

사진4.54 곳곳에 벤치가 설치되어 있음(우측 아래)

나. 문제점 및 개선사항

해변산책로에 비바람이나 햇빛을 막아줄 시설이 전혀 없고 해변에서 자전거나 인라인은 차도를 이용하고 있어 위험하였다. 따라서 해변산책로를 따라 자전거와 인라인스케이트를 위한 도로의 정비가 필요하다.

G. 남천항

가. 특성

남천항은 작지만 유용한 친수공간으로서 가능성을 가지고 있으며 삼익비치타운 해변산책로와 연결되어 시너지효과를 얻을 수 있다. 남천항 옆에는 작은 녹지공원과 운동시설이 있다.



사진4.55 남천항 전경



사진4.56 남천항 옆 녹지공원

나. 문제점 및 개선사항

남천항은 친수공간으로서 정비가 부족하며 높은 방파제와 TTP가 있어 물에 접근이 어렵다. TTP설치 부분에 대한 친수대책이 필요하다.



사진4.57 높은 방파제는 물가로의 접근을 방해함



사진4.58 남천항 입구에는 보행자도로가 없음

H. 남천항 ~ 메가마트

가. 특성

이 구간은 4차선 해변도로이며 바다 쪽에는 보도가 없고 육지 쪽에만 보도가 있으며 이곳을 자전거도 함께 사용하다.



사진4.59 자전거와 함께 이용하는 좁은 도로 사진4.60 바다쪽으로 보도가 없음

나. 문제점 및 개선사항

차로에는 차량통행이 매우 많아 보행자의 위험, 소음 등 문제가 있으며 도로의 바다 쪽에 보도를 설치하고 자전거도로의 정비가 필요하다. 차도와 보도/자전거도로 사이에 녹지 등 경계 또한 필요하다.

3) 남구 해안지역

(1) 주요 친수공간

남구 해안지역의 주요 친수공간으로는 부경대선착장(메트로 노천 타운), 용호항, 이기대공원 해안산책로, 용호동 선착장, 백운포 체육공원, 신선대를 들 수 있다.

(2) 친수공간 현황

A. 메가마트 ~ LG메트로단지 진입구

가. 특성

도로는 차로와 보도로 구성되고 보도에는 자전거통행이 빈번하며 차로에 차량통행도 매우 많았다. 보도에는 하천변으로 안전 철책이 설치되어 있다. 하천의 수질이 좋지 않다.



사진4.61 자전거의 통행이 빈번한 보도



사진4.62 하천변으로 안전철책이 설치되어 있음



사진4.63 하천의 수질이 좋지 않음

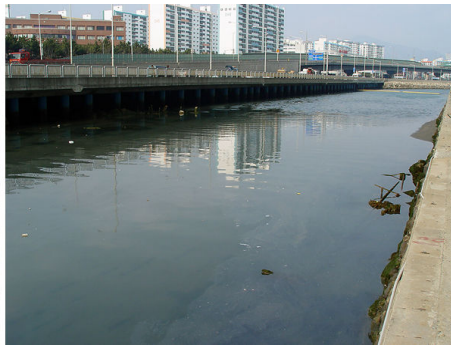


사진4.64 하천변 환경이 좋지 못함

나. 문제점 및 개선사항

LG메트로 주민들의 자전거 통행이 많으나 별도의 자전거도로는 없다. 보도의 보행자와 자전거이용자에게 차로에서의 소음, 매연, 안전위협 등 문제가 있으며 차도와 보도 사이에 녹지대 혹은 안전장치도 필요하다. 보도 옆 하천의 수질 개선 및 환경정비 또한 필요하다.



사진4.65 하천의 수질 개선 및 환경
정비가 필요



사진4.66 별도의 자전거도로가 없음

B. LG메트로 단지(단지진입구 ~ 부경대선착장)

가. 특성

해안지역에 아파트건설 및 용호만 매립 공사가 한창 진행 중이다. 해변 도로에 보도가 없으며 공사차량 주차 및 덤프트럭의 통행이 빈번하다.

공사지역의 해변도로에 일반인이 출입하고 있으며 바닷가 쪽에 안전 철책이 없어 위험하다. 매립공사지역 배후 차로에 차 없는 거리가 형성되어 있으며 차 없는 거리 끝에 메트로 노천타운(해변식당가)이 있다.



사진4.67 용호만 매립공사 현장



사진4.68 공사차량 주차 및 덤프트럭
통행이 빈번함

나. 문제점 및 개선사항

공사지역 해변도로에는 주차 및 통행차량들로 인해 보행이 위험하고 어려움이 있다. 공사지역 해변도로에 일반인 출입이 가능하다면 안전한 보행

환경 정비가 필요하며 매립공사지역의 차 없는 거리와 메트로 노천타운은 친수공간으로 정비가 필요하다.

C. 부경대선착장~용호항

가. 특성

부경대선착장은 LG메트로 주민을 위한 친수공간으로 활용가능성이 크다. 선착장은 현재는 컨테이너트럭 등 차량들의 주차장으로 사용되고 있으며 선착장에서 용호항까지는 단지 내 4차선 해변도로이며 육지 쪽에만 보도가 있다.



사진4.69 컨테이너트럭 및 차량
주차장으로 이용됨



사진4.70 해변도로 육지쪽에만 보도가
있음

나. 문제점 및 개선사항

선착장은 매립공사 등으로 인해 친수공간으로서 전혀 정비되어 있지 못하며 용호항까지 해변도로에는 바다 쪽으로 보도와 자전거도로의 정비가 필요하다.

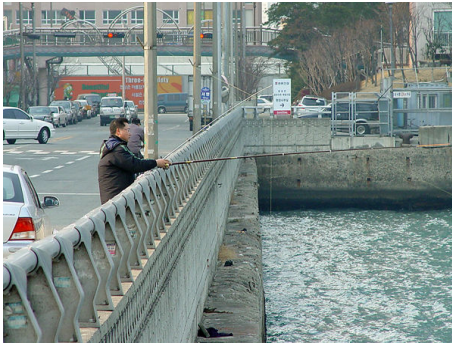


사진4.71 친수공간 정비가 필요함



사진4.72 보도와 자전거도로가 필요

D. 용호항

가. 특성

용호항은 친수공간으로서 가능성이 있지만 정비가 부족하다. 용호항 주변으로 선박수리소, 횃집, 어구 등이 어지럽게 널려 있으며 용호항 해변도로 끝에 보세장치장이 있어 더 이상 접근이 불가능하다.



사진4.73 친수공간 정비가 필요한 용호항



사진4.74 해변도로 끝의 보세장치장

나. 문제점 및 개선사항

용호항의 환경정비를 통해 친수공간으로 조성하는 것이 필요하며 보세장치장을 용호항, 이기대공원과 연계한 친수공간으로 조성할 필요가 있다.

E. 이기대공원 해안산책로

가. 특성

해안산책로는 훌륭한 친수공간이며 그린웨이이나 용호항에서 해안산책로로 들어가는 입구부분은 자연 산길임 정비가 필요하다. 해안산책로의 경사진 곳은 목재 계단이며 평지는 자연 상태의 해변산책로이다. 산책로 중간에 벤치, 화장실 등이 있으나 바람을 피할 수 있는 시설은 없다. 해안산책로는 군부대로 인해 도중에 끊겨 용호동 선착장으로 연결되지 못하다.



사진4.75 해안산책로로 들어가는 입구부분



사진4.76 해안산책로 목재 계단

나. 문제점 및 개선사항

해안산책로 들어가는 입구부분 산길의 정비(보도, 자전거도로 등)가 필요하다. 해안산책로 또한 자전거도로의 정비가 필요하며 비바람을 피할 수 있는 시설 정비도 필요하다. 해변산책로는 백운포까지 연결 정비되어야 하며 해안산책로 조성으로 인해 해안경관 등 자연환경파괴가 없어야 한다.

F. 이기대공원 순환도로

가. 특성

해안산책로와 함께 그린웨이의 가능성이 매우 크며 이곳을 해안산책로와 순환도로 이중 그린웨이시스템으로 구성하면 바람직하다.

순환도로는 대부분 2차선 차로와 바다 쪽 보도로 구성되어 있으며 용호항에서 순환도로까지 비포장 산길 진입로가 있다. 순환도로의 교통량은 많지 않으나 보도는 산책객들로 붐비었다.



사진4.77 이기대공원 순환도로



사진4.78 바닷가 해안산책로



사진4.79 용호항에서 순환도로 연결된 산길



사진4.80 산책로로 이용되는 순환도로 보도

나. 문제점 및 개선사항

해안산책로와 순환도로는 중간에 연결로 확보 등 상호보완시스템의 정비
가 필요하다. 순환도로에 자전거도로의 정비가 필요하며 순환도로에서 바
다로의 조망이 훌륭하나 일부에서는 조망이 막혀 있다. 순환도로에 멋진
이름을 붙여줄 필요가 있다.(예, 중국 대련의 ‘海濱路’ 등) 또한 순환도로의
양측 끝부분(출입구 부분)의 정비가 필요하다.



사진4.81 순환도로에 자전거도로
정비가 필요



사진4.82 순환도로에서 바다로의 조망

G. 이기대공원 순환도로 ~ 용호동 선착장

가. 특성

순환도로에서 용호동 선착장까지는 SK뷰 아파트공사장이다. 선착장에는
횃집 한두 개, 수산물가판대가 있으며 배를 타는 낚시꾼들이 많이 있다.선
착장 주변은 우수한 친수공간으로서 가능성이 높다.(해안경관 우수함)



사진4.83 SK뷰 아파트 공사장



사진4.84 용호동 선착장의 모습



사진4.85 일몰때의 선착장 모습



사진4.86 아름다운 암석해안

나. 문제점 및 개선사항

용호동 선착장 주변은 SK뷰 아파트공사로 접근로와 친수공간이 파괴되어 있으며 아파트공사 후 선착장 주변을 친수공간으로 복구(미티게이션)하고 해안산책로를 조성해야 한다.

H. 용호동 선착장 ~ 백운포 체육공원

가. 특성

해변도로는 아파트공사로 막히고 배후도로는 2차선 차도로 보도가 없는 반면 백운포 진입도로는 4차선 도로에 양편으로 보도가 있다.

백운포매립지는 체육공원으로 특화된 친수공간이다. 백운포 해변도로에는 보도가 있고 그 옆에 높은 방파제가 있어 사람들의 낚시활동이 활발하다.



사진4.87 아파트 공사장 배후 진입로



사진4.88 백운포 진입도로



사진4.89 백운포매립지 체육공원



사진4.90 낚시객들로 붐비는 방파제

나. 문제점 및 개선사항

배후도로에는 보도 및 자전거도로의 정비가 필요하다. 백운포에서는 제3함대사령부의 입지로 수면에 접하는 공간이 협소하다. 따라서 제3함대사령부에서 영내에 친수공간을 정비하고 개방할 필요가 있다. 이기대공원에서 백운대체육공원까지 해안산책로가 연결되어야 한다.

I. 백운포 ~ 신선대 ~ 해양연수원입구

가. 특성

백운대에서 해양연수원입구까지 2차선 산복도로이며 보도가 바다 측에 있다. 산복도로에서 바다로 조망이 좋아 해변산책로를 대신하는 그린웨이의 가능성이 높다.

신선대는 부산항 전체를 조망할 수 있는 훌륭한 조망장소이다. 신선대 진입도로는 콘크리트 포장도로이나 자동차 출입은 불가하다.



사진4.91 해양연수원 방면 2차선
산복도로



사진4.92 차량 출입이 통제된 신선대
진입도로

나. 문제점 및 개선사항

해군부대와 콘테이너부두로 인해 해변산책로의 연결이 불가능하다. 산복도로를 그린웨이로 정비(자전거도로 및 보도 정비)할 필요가 있으며 산복도로와 이기대공원 순환도로를 연결하여 같은 그린웨이로 정비해야 한다.

신선대 진입도로에서 바다가 보이지 않으며 부두의 소음이 심함. 또한 환경(진입도로, 전망대 등)을 정비하여 친수공간으로 조성할 필요가 있다.

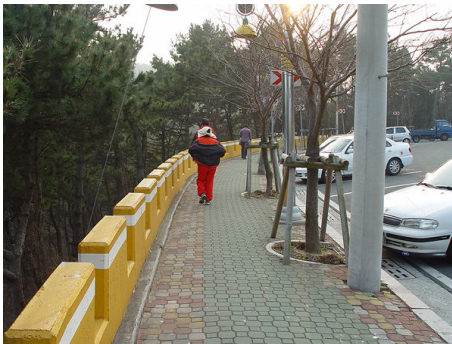


사진4.93 정비가 필요한 산복도로



사진4.94 신선대 환경정비가 필요함



사진4.95 산책로 연결을 어렵게 하는
해군부대



사진4.96 산책로 연결을 가로막는
컨테이너부두

J. 컨테이너부두 배후도로(해양수산연수원 ~ 7부두)

가. 특성

컨테이너부두 배후도로는 4차선 도로이며 양측에 보도가 있다. 배후도로에는 차량통행이 많고 컨테이너차량들이 주차되어 있어 보행자나 자전거의 통행이 매우 불리한 여건이다.



사진4.97 컨테이너부두 배후도로



사진4.98 컨테이너차량들이 주차되어 있음

나. 문제점 및 개선사항

배후도로에서 보행자나 자전거를 위한 그린웨이 정비의 가능성은 매우 부족하다. 배후도로들 사이에 연계체계가 제대로 되어 있지 않았으며 배후도로의 차선 하나를 보행자와 자전거를 위한 그린웨이로 정비할 필요가 있다. 차로와 보도/자전거도로 사이에 안전, 소음, 매연을 고려하여 녹지대를 정비해야 한다. 컨테이너부두 중간 중간에 부두 공간을 활용하여 친수공간

을 정비해야 한다.

4) 동구·중구 해안지역

(1) 주요 친수공간

동구·중구 해안지역의 주요 친수공간으로는 국제여객터미널, 수미르공원, 연안여객터미널, 부산항검조소방파제, 수협공판장물양장, 자갈치시장 통선착장, 자갈치시장 친수공간, 수산물경매장, 어선 물양장이 있다.

(2) 친수공간 현황

A. 7부두 ~ 해양수산청

가. 특성

부두 배후도로이며 4차선 차도와 육지 쪽에만 보도가 있고 배후도로의 부두 쪽에는 버스정류장이 있는 곳에서만 좁은 인도가 있다.



사진4.99 버스정류장에만 인도가 있음



사진4.100 인도가 좁고 자전거 도로가 없음

나. 문제점 및 개선사항

배후도로의 차도에는 대형 차량들이 주차되어 있었다. 배후도로의 보도가 좁으며 버스정류장으로 횡단보도가 제대로 있지 않다. 보도가 있을 자리에 철도가 있어 사람과 자전거는 위험한 차도로 다니고 있다. 배후도로의 양쪽에 계속 연결된 보도와 자전거도로의 정비가 시급하다.



사진4.101 자전거도로나 보도가 없어
위험함



사진4.102 주차된 대형차량으로 인해
통행이 어려움

B. 해양수산청 ~ 국제여객터미널

가. 특성

배후도로에서 해양수산청 앞 고가도로 진입구부터 부두 쪽 보도가 다시 시작된다. 배후도로의 부두 쪽 보도는 차도-녹지-보도-녹지-펜스-부두의 패턴을 보이며 각 부두입구에서 보도가 끊기고 인도에는 사람들이 거의 다니지 않았다. 중앙부두 입구에만 소규모 녹지가 있다.



사진4.103 고가도로 진입구부터 보도가
시작됨

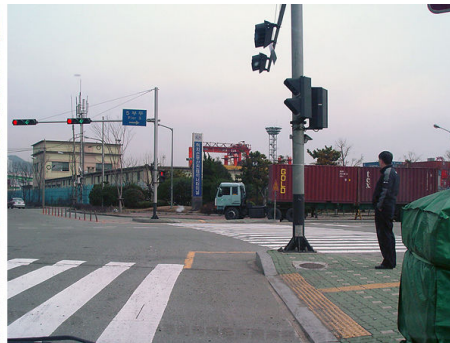


사진4.104 각 부두 입구에서 보도가
끊어짐

나. 문제점 및 개선사항

제5부두 입구에서 항만소방소 부근까지 부두 쪽 보도가 매우 좁으며 도로에 대형 차량들이 주차해 있다.

부두 배후도로에 쾌적한 보도와 자전거도로의 조성이 시급하다.



사진4.105 배후도로에 쾌적한 보도
조성이 필요함



사진4.106 대형 차량들이 도로에 주차
되어 있음

C. 국제여객터미널 ~ 연안여객터미널

가. 특성

국제여객터미널 3층에 친수공간으로 사용가능한 바닷가 공공 공간이 있다. 세관 앞길은 보도가 좁고 여기에 가로수까지 있으며 차도와 사이에 펜스가 설치되어 있다. 세관 앞길은 국제여객터미널 이용객들이 여행용 짐을 끌면서 인도를 사용하였다.

수미르공원과 연안부두삼거리에 친수공간이 정비되어 있었으나 연안여객터미널에는 친수공간이 없다. 연안여객터미널 옥상에 친수공간으로서 가능성이 높은 전망공원이 있다.



사진4.107 국제여객터미널 3층 공공공간



사진4.108 보행하기 좁은 세관 앞길



사진4.109 연안여객터미널 옥상정원



사진4.110 수미르 공원

나. 문제점 및 개선사항

국제여객터미널, 세관, 제1부두의 입구가 몰려 있어 보도가 단절되고 혼잡하다. 국제여객터미널 3층 공공 공간은 안내표지판의 부족과 도로에서 접근이 어려워 사용 빈도가 낮다. 연안부두삼거리 친수공원과 수미르공원은 함께 친수공간으로 재정비가 필요하다. 연안여객터미널 수변공간은 주차장, 화물야적장으로 사용되고 일반인 출입이 금지되어 있다. 연안여객터미널 옥상은 접근성이 부족하고 난간이 높아 바다로의 전망을 가리고 있다.

국제여객터미널부터 연안여객터미널까지 통합적인 친수공간의 재정비가 필요하며 통합적 친수공간의 재정비시 보도와 자전거도로를 반드시 확보해야 한다.

D. 연안여객터미널 ~ 영도다리

가. 특성

연안여객터미널 앞 도로는 차도와 보도가 구분되고 차도에는 주차장이 설치되어 있다. 연안여객터미널 옆 해운대행 관광여객선 선착장은 친수공간으로 가능성이 있으나 부산대교 밑은 롯데호텔공사로 막다른 공간이 되어 주차장으로 변해있다. 또한 롯데호텔공사 관계로 영도다리까지의 해변 도로가 단절되어 있다.



사진4.111 해운대해 관광역객선 선착장



사진4.112 주차장으로 변한 부산대교 아래길

나. 문제점 및 개선사항

관광역객선 선착장은 연안여객터미널과 롯데호텔 친수공간과 연계 개발이 필요하며 롯데호텔공사 시 반드시 친수공간, 해변산책로 및 자전거도로를 만들어야 한다. 연안여객터미널에서 영도다리 밑까지 친수공간이 연결되어야 한다.

E. 영도다리 ~ 자갈치시장

가. 특성

영도다리 밑 해변도로는 1차선으로 차도와 보도의 구분이 없으며 부산항 검조소방파제는 낚시객들이 몰리는 좋은 친수공간이다.

수협공판장 뒷길(건어물상가길)은 일차선 도로로 인도가 없고 건어물상가길은 주차와 오토바이통행으로 보행이 어렵지만 재미있고 독특한 거리이다.

수협공판장 물양장은 넓은 수변공간으로 친수공간의 가능성이 높으며 자갈치시장의 통선 선착장은 잘 정비하면 좋은 친수공간이 될 수 있다.

자갈치시장 건물 앞 바닷가에는 친수공간이 잘 만들어져 있고 영도다리부터 자갈치시장 인근 도로는 독특한 활기와 분위기를 가지고 있다.



사진4.113 영도다리 밑 해변도로



사진4.114 낚시객들로 붐비는 부산항
검조소방파제



사진4.115 건어물상가 길



사진4.116 주차차량과 오토바이 통행으로
보행이 어려움



사진4.117 자갈치시장 앞 천수공간
나. 문제점 및 개선사항



영도다리 밑 해변도로는 좁고 물건적치와 노점상 등으로 인해 더욱 좁아져 있다. 수협공판장물양장은 주차장 및 어구 적치 등으로 인해 어지러운 환경이고 수협공판장물양장은 담으로 막혀 검조소방파제 앞 해변도로와 연

결이 끊어져 있다. 검조소방과제와 수협공판장물양장을 연계하여 일대를 친수공간으로 조성해야 한다.

자갈치시장 친수공간은 독립된 공간으로서 인근 수변공간과 연결되지 못해 자갈치시장 건물 뒷길은 길 양편에 노점상이 즐비하고 바닥이 젖어 있다.

영도다리부터 자갈치시장 인근 도로는 보행 및 자전거통행을 위한 정비가 필요하다.



사진4.119 어지러운 환경 재정비가 필요

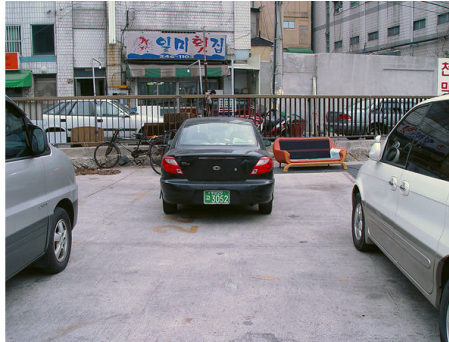


사진4.120 담으로 막혀 해변도로의 연결이 끊어짐



사진4.121 자갈치시장 친수공간으로 통하는 문



사진4.122 인근 수변공간과 연결되어 있지 못함

F. 자갈치시장 ~ 어선 물양장

가. 특성

수산물경매장은 경매 후 노점상들이 일부 사용 중이며 친수공간의 가능

성 있다. 물양장은 넓은 수변공간을 가지고 있으나 차량들이 주차해 있다.

물양장 뒷길은 길 양편에 횃집, 노점상이 있고 좁은 길에 오토바이도 통행하고 있다.



사진4.123 물양장 대부분이 주차장으로
이용됨



사진4.124 좁은 길에 오토바이까지
통행함

나. 문제점 및 개선사항

수산물경매장의 물양장은 자갈치시장 앞 친수공간과 펜스로 단절되며 물양장에는 어구들이 곳곳에 널려있어 위험하고 더러운 공간이 되어 있다.

물양장 뒷길은 보행에 위험하나 재정비하면 좋은 친수공간이 될 가능성이 있으며 물양장 수변공간과 뒷길을 함께 정비하면 바람직 하다.(예를 들어, 2층 구조물을 깨끗하게 만들어 1층에는 노점상과 횃집들을 유치하고 2층에는 전망대나 산책공간을 설치함)



사진4.125 물양장과 자갈치시장
친수공간이 단절됨



사진4.126 곳곳에 어구들이 널려있어
지저분함

5) 서구 해안지역

(1) 주요 친수공간

서구 해안지역의 주요 친수공간으로는 어선물양장, 부산공동어시장, 남부민방파제, 암남항, 송도송림공원 및 해수욕장, 송도어항, 해안산책로(송도어항-암남공원), 암남공원 및 암남공원매립지(체육공원), 감천항 호안(사조물류센터 뒤편)과 동방파제가 있다.

(2) 친수공간 현황

A. 어선물양장~암남항

가. 특성

물양장은 수변공간이 넓어 재정비하면 독특한 친수공간이 될 수 있다.

물양장에서 공동어시장까지 뒷길(오양수산건물 뒤)은 1차선도로로 보도는 없다. 공동어시장은 갈매기가 날아다니는 등 독특한 풍경의 넓은 수변공간이며 넓은 수변공간이 길게 이어져 친수공간으로서 가능성이 높다.

공동어시장 뒷길은 냉동건물들 사이로 1차선 도로이며 보도는 없다. 공동어시장 뒷길은 송도지구대(파출소)에서 큰길로 나와 공동어시장입구로 연결되며 공동어시장 앞 큰길은 보도와 차도 사이에 녹지대가 있고 담장에도 녹지가 있어 보행하기 쾌적하다.

공동어시장을 지나 LPG 충전소에서 다시 해변길로 들어간다. 남부민방파제까지 해변길은 냉동창고의 작업장, 주차장, 물양장 등으로 사용된다. 남부민방파제는 훌륭한 친수공간으로 점심시간에 인근 근로자들이 산책하는 장소이다.

암남항은 소규모 어촌정주어항으로 거의 사용되지 않고 있다.



사진4.127 넓은 수변공간을 가지는
어선물양장



사진4.128 물양장에서 공동어시장까지
뒷길



사진4.129 독특한 분위기를 가지는
공동어시장



사진4.130 천수공간으로서 가능성이
높음



사진4.131 보도가 없는 공동어시장
뒷길



사진4.132 보행하기 쾌적한 공동어시장
앞길

나. 문제점 및 개선사항

물양장에서 공동어시장까지 도로 일부를 주차장으로 사용하고 길가에 생선박스 등이 널려 있으며 아이들이 좁은 길에서 위험스럽게 자전거를 타고

있다. 부산공동어시장과 물양장의 수변공간이 단절되어 있어 보행로의 연결이 필요하다.

공동어시장은 그 안에서 대형 차량들의 운행이 빈번하여 보행에 위험하며 시민과 관광객들을 위한 관람코스 및 전망대 등 정비가 필요하다. 공동어시장을 정비하여 어시장 개장 시간 이외에는 친수공간으로 확보할 필요가 있다.

공동어시장 뒷길은 좁고 암모니아냄새가 나지만 독특한 운치가 있다. 공동어시장 뒷길에 보행 및 자전거통행을 위한 정비가 요구된다.

공동어시장 앞 큰길에서는 건물 및 냉동창고들로 인해 바다가 보이지 않는다.

남부민방파제는 입구부분(노조건물 및 어촌계건물 등)의 정비가 필요하며 의자, 햇빛가리개, 바닥의 정비, TTP에 대한 경관대책이 필요하다.

암남항은 남부민방파제와 함께 친수공간으로서 정비할 가능성이 있다.



사진4.133 정비가 필요한 남부민방파제 입구



사진4.134 환경정리 및 경관대책이 필요함



사진4.135 이용하기 위험한 도로



사진4.136 공동어시장과 물양장이
담으로 단절됨

B. 암남항 ~ 송도해수욕장

가. 특성

암남항에서 송도해수욕장까지 해변길은 1차선으로 보도 구분이 없다. 해변길 한쪽은 주차장으로 사용하고 자전거통행도 있다. 해변길은 바다 쪽으로 열려 있으나 육지 쪽에는 높은 콘크리트벽이 있다.

한진매립지는 쓰레기차의 주차장 및 쓰레기장으로 방치되어 있으며 남항대교 공사로 인해 한진매립지에서 해변길이 막혀 있었다. 한진매립지 뒷길은 보도가 일부 없으며 차로는 일부 주차장으로 사용 중이다.

남항대교 공사장에서 송도해수욕장까지 해변길에는 횡집촌이 형성되어 있으며 송도해수욕장 뒤편 송림공원과 거북섬은 훌륭한 친수공간자원이다.

송도해수욕장은 친수공간으로 잘 정비되어 있으며 해수욕장 해변길(차로와 보도)은 4차선이며 차로에 주차장이 설치되어 있다.

송도어항은 최근 축조된 어항으로 깨끗하며 쾌적한 친수공간이다.



사진4.137 해변길은 1차선으로 보도가
없음



사진4.138 해변길 한쪽편으로 주차된
차량들



사진4.139 한진매립지는 쓰레기장으로
이용됨



사진4.140 남항대교 공사로 인해 해변
길이 막힘



사진4.141 송도해수욕장 뒤편 송림공원



사진4.142 송도해수욕장 거북섬



사진4.143 송도해수욕장 친수공간



사진4.144 송도해수욕장 해변길

나. 문제점 및 개선사항

암남항에서 송도해수욕장까지 해변길은 조용하고 쾌적한 해변산책로로 정비해야 한다. 해변길의 육지 쪽 높은 콘크리트 벽과 해변 TTP에 대한 경관처리가 필요하며 한진매립지에는 개발 시에 반드시 친수공간과 해변산책로를 조성해야 한다. 한진매립지에서 접근 가능한 남향대교 교각 밑 공간은 친수공간으로 활용 가능하다.

송도해수욕장 송림공원과 거북섬은 해수욕장과 연계하여 통합정비가 필요하다. 해수욕장 해변길 일부에 자전거도로가 있으며 주차장을 자전거도로로 정비 필요하다. 송도해수욕장 전체에 설치된 TTP의 친수공간으로 이용 및 경관처리가 필요하다.

C. 송도해수욕장 ~ 감천항

가. 특성

송도어항에서 암남공원까지 길이 796m(폭1.2m) 해안산책로는 좋은 친수공간이다. 송도해수욕장에서 암남공원까지 산중턱을 따라 2차선 해변도로가 있다.

산중턱 해변도로에는 차로 양편에 좁은 보도가 있으며 보도에 가로수가 있다. 산중턱 해변도로에서 바다로 전망이 좋으며 군데군데 전망장소가 있으며 산중턱 해변도로 곳곳에 해안산책로로 내려가는 길이 있다.

암남공원은 훌륭한 친수공간이다. 암남공원매립지는 체육공원과 낚시터

로서 시민들이 많이 찾는 좋은 친수공간이다. 안남공원매립지는 주차장이 넓고 한쪽 구석에는 임시건물의 회집촌이 형성되어 있다.

안남공원입구에서 감천항까지 길은 보도가 없는 2차선 도로이다.



사진4.145 송도어항에서 안남공원 방향으로 형성된 해변산책로 입구



사진4.146 송도어항에서 안남공원 방향으로 형성된 해변산책로



사진4.147 산중턱 해변도로에 설치된 전망장소

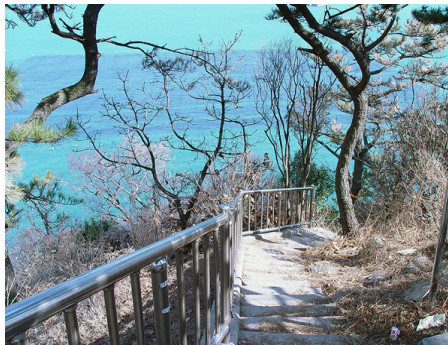


사진4.148 전망장소에서 해안산책로로 내려가는 길



사진4.149 안남공원 산책길



사진4.150 안남공원매립지에서 낚시를 즐기는 사람들

나. 문제점 및 개선사항

송도해안산책로는 자전거통행이 불가능하므로 자전거도로의 정비가 필요하고 송도해안산책로 맞은 편 영도해안산책로와 연결되면 바람직하다.

산중턱 해변도로 일부구간에서 해변고층건물로 인해 바다 조망이 막혀 있으며 해변도로 일부구간에서 보도가 없고 이 구간에서 보행자들이 위험하게 차로로 다닌다.

암남공원에는 자전거 통행이 불가능하므로 공원입구에 자전거보관소 설치 필요하다. 암남공원매립지에서 암남공원 방면으로는 철제 울타리로 인해 해안산책로가 막혀있다. 암남공원입구에서 감천항까지 2차선 도로에는 보도가 없어 사람들이 차로로 다닌다. 암남공원에 해변산책로 조성 및 감천항까지 보도와 자전거도로의 정비가 필요하다.



사진4.151 철제 울타리로 인해 암남공원 해변산책로 길이 막힘



사진4.152 감천항 방향으로 보도 및 자전거도로 정비가 필요함



사진4.153 해변고층건물로 인해 바다 조망이 막힘



사진4.154 해변도로 일부구간에서 보도가 없음

D. 감천항

가. 특성

암남공원과 연결되는 중요한 위치에 수산물도매시장이 건설 중이다. 감천항의 사조물류센터 뒤 호안은 낚시객들이 즐겨 찾는 곳이다.

감천항 부두도로는 4차선으로 양쪽에 인도가 있으나 이용객이 거의 없고 수산물과 원자재를 처리하는 감천항은 주변 환경이 답답하고 지저분하다.

감천항 동방파제는 낚시를 위한 훌륭한 친수공간이다.

나. 문제점 및 개선사항

사조물류센터 뒤 호안에는 낚시를 위해 주차장, 안전 및 편의시설 정비가 필요하며 수산물도매시장에 친수공간과 해변산책로를 정비하여 낚시터 호안과 연결해야 한다.

감천항 부두도로는 냉동창고 등 고층건물로 인해 바다로의 접근과 조망이 막혀 있다. 부두도로 차로는 많은 차량들이 주차하고 있으며 대형차량들의 통행이 빈번하다. 감천항에는 일반인들이 쉽게 접근할 수 있는 정비된 친수공간이 거의 없다. 감천항에 친수공간의 가능성 있는 공간과 보도 및 자전거도로 정비가 필요하다.

감천항 동방파제는 수산물도매시장의 친수공간과 연결되어야 한다.



사진4.155 냉동창고와 고층건물로 인해 바다로의 조망 및 접근이 막힘



사진4.156 부두도로 차로에는 많은 차량들이 주차하고 있음

6) 사하구 해안지역

(1) 주요 친수공간

사하구 해안지역의 주요 친수공간으로는 감천항 서방파제, 거북섬, 다대포매립지(구 크루즈선박 부두), 다대포매립지 방파제, 다대포매립지 송림, 다대포항, 다대포만, 다대포 해수욕장, 물운대, 낙동강 수변도로가 있다.

(2) 친수공간 현황

A. 감천항 남부변전소 ~ 감천항 서방파제

가. 특성

감천항 부두도로 북측 끝에서 남부변전소 주변으로 6차선 대로와 연결된다. 6차선 대로에는 보도가 있으며 일부 구간에서 보도 가운데 가로수가 있다. 감천항만도로는 감천항 서측 6차선 항만배후도로로서 감천항 서방파제까지 연결되며 감천항 중앙부두 근처 보도에서는 철제 펜스 너머로 바다가 보이고 항만이 보인다.

한진구평터미널, 한진컨테이너터미널 주변에 친수공간의 조성 가능성이 있으며 감천항 서방파제는 훌륭한 친수공간이자 해양레저활동(바다낚시) 장소이다.



사진4.157 감천항 서방파제까지
연결되는 감천항만도로



사진4.158 보도 철제펜스 너머로 바다와
항만이 보임



사진4.159 훌륭한 친수공간인 감천항
서방파제



사진4.160 바다낚시를 즐기는 사람들로 붐빔

나. 문제점 및 개선사항

감천항만도로에 보도가 있으나 좁고 지저분하며 부두, 세관, 조선소입구에서 끊겨있다. 감천항만도로에는 통행인이 거의 없고 차로에는 대형차량들이 주차되어 있다. 감천항만도로에서 원자재나 고철 등으로 인해 항만경관이 좋지 못하고 YK Steel의 담장 분진확산 방지막은 경관 및 조망을 저해한다. 감천항만도로는 공장에서 나오는 연기와 냄새 등으로 보행환경이 좋지 않으며 감천항만도로의 대부분 구간에서 바다가 보이지 않는다. 감천항만도로에서 바다로 향해 열린 길에는 차량 및 자재들이 널려 있고 원양외국인선원교육관리시설 및 체육복지시설 예정지 주변에 친수공간이 필요하다. 감천항 서방파제 입구, 주차장, 녹지, 편의 및 안전시설 등 정비가 필요하다. 감천항 서방파제에서 인근 선박수리과정에서 소음과 냄새 등이 일어나며 감천항 서방파제와 거북섬(녹지)의 연결이 필요하다.

감천항만도로에서 보행 및 자전거를 위한 그린웨이 정비가 반드시 필요하다.



사진4.161 좁고 지저분한 감천항만도로 보도



사진4.162 세관입구에서 보도가 끊어짐



사진4.163 감천항만도로 양편으로 주차된 차량



사진4.164 분진확산 방지막으로 인해 바다로의 조망이 막힘



사진4.165 감천항만도로 주변 공장에서 나오는 연기



사진4.166 항만도로에서 바다로 열린 길에 방치된 차량 및 자재들



사진4.167 정비가 필요한 감천항
서방파제 입구



사진4.168 방문객들을 위한 주차장이
필요함

B. 감천항 ~ 다대포매립지

가. 특성

감천항에서 다대포매립지까지 봉화산정 도로와 거북섬 방면의 비포장길이 있다. 봉화산정 도로는 2차선 포장도로로서 보도는 없으며 봉화산정 도로에서 감천항의 조망은 좋으나 다대포의 조망은 막혀있다.

거북섬 방면 비포장도로는 운치가 있는 산길로 1차선 도로이다. 비포장 도로에서의 조망과 경관이 좋아 훌륭한 그린웨이로서 가능성이 있다. 거북섬 또한 훌륭한 조망과 경관을 가진 좋은 친수공간이다.



사진4.169 봉화산정 도로



사진4.170 봉화산정 도로에서 바라본 감천항



사진4.171 거북섬 방면 비포장도로에서 바라본 다대포항



사진4.172 비포장도로에서 바라본 거북섬

나. 문제점 및 개선사항

봉화산정 도로의 경사는 매우 급하며 산정에 전망공간의 조성이 필요하다. 거북섬 방면 비포장도로는 도로포장, 표지판, 입구 정비와 산책코스개발이 필요하다. 거북섬에는 진입로의 정비가 필요하며 감천항 서방파제와 연계가 필요하다.

C. 다대포매립지-다대포항

가. 특성

다대포매립지는 입지상 좋은 친수공간 가능성 있고 매립지 배후도로는 보도가 있는 2차선 차로이며 현재 주로 주차공간으로 사용된다.

매립지 옆 방파제는 낚시, 산책 등을 위한 친수공간으로 활용된다. 매립지 옆 방파제를 지나 2차선 도로가 단절되고 야망정 뒤 송림과도 단절된다.



사진4.173 매립지 배후도로



사진4.174 산책로가 조성된 다대포매립지

나. 문제점 및 개선사항

다대포매립지는 주변 주거단지 및 녹지와 통합된 친수공간으로 개발할 필요가 있고 매립지 옆 방파제와 일체화하여 친수공간으로 정비할 필요가 있다.

매립지와 다대포항 사이에 단절된 해변도로의 연결이 필수적이다.



사진4.175 매립지와 옆의 방파제는 일체화하여 친수공간을 정비해야함

D. 다대포항

가. 특성

다대포매립지에서 다대포항까지는 6차선 다대로를 통해 연결되며 다대로는 양편 보도가 있으며 가로수가 있다.

다대로에서 다대포항의 진입도로는 1-2차선도로이며 인도는 없고 다대포

항의 중간 부분은 수협공판장을 중심으로 주변 어항으로 구성된다.

다대포항 동쪽지역은 조선수리소와 소규모 선박수리 관련업소들이 있으며 다대포항 서쪽지역은 냉동창고 건물들이 있다. 다대포항 뒷길은 횃집촌, 조선수리업체, 냉동창고 등이 인접해 있고 독특한 분위기와 활기가 있어 좋은 그린웨이가 될 수 있다.

수협다대공판장 등 다대포항 수변은 친수공간으로 활용 가능성이 높고 냉동창고 앞 해변길은 비교적 넓지만 트럭들과 물건들이 도로에 적치되어 있다.

다대포항에서 해양경찰정비창까지 조선수리소가 담이 없이 들어서 있다. 해양경찰정비창을 지나서 도로가 막다른 곳이 되어 다대포항에서 다대포만으로 건너가려면 다시 다대로(6차선 대로)를 통과해야 한다.



사진4.176 다대포항 동쪽 조선수리소



사진4.177 다대포항 동쪽 냉동창고 건물



사진4.178 독특한 분위기의 다대포항 뒷길



사진4.179 트럭들과 물건들이 도로에 적치되어 있음



사진4.180 해양경찰정비장을 지나
도로가 막힘



사진4.181 다대로를 다시 통과해야
다대포만으로 갈 수 있음

나. 문제점 및 개선사항

다대로는 차량통행이 너무 많고 자전거도로가 없어 그린웨이로는 부족하다. 다대포항 진입도로에 인도가 없어 보행자가 차로로 다녀 위험하며 다대포항 뒷길에는 수산물노점상이 많고 어구나 기계, 자재들이 널려 있어 지저분하다.

다대포항 뒷길은 좁은 1차선 도로에 자동차들이 주차되어 있어 어수선하다. 또 주상복합건물, 냉동창고, 상가건물들이 있어 답답한 느낌을 주며 이를 해결하기 위해 수변에서 건축물 높이 등의 규제가 필요하다. 그리고 바닥 배수 및 포장정비, 보도와 자전거통행로 확보도 필요하다.

다대포항 수변공간은 일반인에게 개방되어야 하며 친수공간의 정비가 필요하다. 냉동창고 앞 해변길에 보행 및 자전거통행로 확보가 필요하다. 해양경찰정비장까지 도로는 차량들이 주차하고 있어 지저분하고 통행에 위험하다. 해양경찰정비장 방파제도 친수공간으로 정비하여 시민에게 개방해야 하며 해양경찰청에서 막힌 길을 바닷가로 다대포만과 물운대까지 연결해야 한다.



사진4.182 인도까지 침범한 노점상들



사진4.183 인도가 없는 다대포항 진입로



사진4.184 수변 건축물의 높이규제가 필요



사진4.185 지저분한 다대포항 뒷길

E. 다대포만

가. 특성

다대로에서 다대포만으로 접근로 1차선 도로이며 양측에 횃집들이 늘어 서있다. 다대포만을 구성하는 섬과 물운대의 송림이 아름답고 수역의 규모도 적당하여 훌륭한 친수공간으로의 가능성이 높은 편이다. 다대포만 해안도로는 1차선 도로로서 보도가 없고 반도목재 옆 제방은 어선 물양장으로 사용되고 있으며 친수공간의 가능성이 높다.

다대포만 한가운데 낚시배를 위한 잔교는 친수공간으로 활용 가능성이 높다.



사진4.186 다대포만 집입로



사진4.187 다대포만 뒤편 아파트단지



사진4.188 인도가 없어 위험함



사진4.189 물양장으로 사용되고 있는
반도목재 옆 제방



사진4.190 다대포만 잔교



사진4.191 일출때 아름다운 광경연출

나. 문제점 및 개선사항

다대로에서 다대포만으로의 접근도로에 보행 및 자전거도로의 정비가 필요하다. 다대포만 해안에 횡집촌, 낚시점, 불량주택 등이 무질서하게 서 있으며 쓰레기가 가득하고 해변은 대부분 주차장으로 변해 있다.

다대포만 해변도로에 보행 및 자전거통행을 위한 정비가 필요하며 반도목재 옆 제방으로 진입로를 정비하고 제방 위에 친수공간의 정비가 필요하다. 다대포만의 낚시배를 위한 잔교를 친수공간으로 정비할 필요가 있다.



사진4.192 불량주택이 무질서하게 있음



사진4.193 반도목재 옆 제방은 친수공간의 정비가 필요함

F. 물운대와 다대포 해수욕장

가. 특성

물운대는 해안산책로 및 휴식시설 등이 있어 훌륭한 친수공간으로 활용되고 있다. 물운대 진입로에는 보행로가 별도로 없다.

다대포 해수욕장 또한 좋은 친수공간이다. 해수욕장 배후도로인 다대로에는 보도와 자전거도로가 정비되어 있고 해수욕장 배후도로에는 녹지도 있으며 곳곳에 휴식장소, 전망정자 등이 정비되어 있다.



사진4.194 물운대 진입로



사진4.195 다대포 해수욕장



사진4.196 해수욕장 배후도로는 인도와
자전거도로가 있음



사진4.197 해수욕장 배후도로에는
녹지와 휴식장소 등이 있음

나. 문제점 및 개선사항

물운대 진입로에 보도와 자전거도로, 자전거주차시설 등 정비가 필요하다. 다대포 해수욕장은 다양한 친수공간이 복합된 복합친수공간으로 정비가 필요하며 다대포 해수욕장과 물운대를 통합하여 일체화된 친수공간으로 정비 또한 필요하다.

G. 다대포 해수욕장 ~ 을숙도(낙동강변도로)

가. 특성

강변도로는 4차선도로이며 양편에 보도와 자전거통행로가 정비되어 있다. 강변에는 잡석들이 깔려 있고 쓰레기, 어구, 초소가 방치되어 악취가 심하다. 강변도로 홍리1교 및 보덕1교 아래 하천을 따라 어선 물양장이 조성되어 있다. 명지대교 공사현장부터 하구언까지 6-8차선 도로로 양측에 보도가 있다. 강변도로의 보도에는 자전거도로와 벚나무가 줄지어 있어 그린웨이로서 적당하다. 명지대교는 보도와 자전거도로를 정비하여 그린웨이로서 역할을 해야 한다. 하구언은 8차선도로로서 차량통행량이 많고 보도는 한 사람이 통행할 정도로 좁다.

을숙도공원 진입로에서 보도가 끊기고 보도 없는 차도로 연결된다. 공원에는 자전거 대여점이 있으나 자전거도는 잘 정비되어 있지 못하다.



사진4.198 4차선 강변도로



사진4.199 강변도로편 보도와 자전거도로



사진4.200 강변에 깔린 잡석 및 쓰레기와 어구 등이 방치되어 냄새가 심함(좌측)



사진4.201 강변 홍리1교 및 보덕1교 아래 어선 물양장이 조성되어 있음(우측)



사진4.202 명지대교 공사현장부터 하구언까지 양측에 보도가 있음 (좌측)



사진4.203 뱃나무가 줄지어 있는 강변도로 보도(우측)



사진4.204 보행하기 좁은 하구언 보도 사진4.205 을숙도 공원 자전거 대여점

나. 문제점 및 개선사항

강변도로에서 철책 제거에 대비하여 강변으로의 접근로 정비가 필요하며 강변으로 접근을 위한 강변도로 횡단은 불연속적이며 질주하는 차량들로 위험하다.

자전거와 보행자가 항상 안전하게 수변에 접근할 수 있는 횡단로 정비가 필요(육교나 교량 밑으로 접근 등)하며 강변에는 휴식공간, 전망공간, 산책로 등 친수공간으로서 정비가 필요하다.

홍리1교 및 보덕1교 근처 물양장은 강변과 연계하여 친수공간으로 정비가 필요하다.

하구언도로에서는 소음, 분진, 안전위협 등의 측면에서 인도를 확장해야 하며 낙동강변도로의 보도 및 자전거도로가 하구언도로에서 계속 연결되어야 한다.

을숙도 진입로 및 공원 내에서 보도와 자전거도로 체계의 정비가 필요하다.

7) 영도구 해안지역

(1) 주요 친수공간

영도구 해안지역의 주요 친수공간으로는 부산대교, 영도대교, 남항홍등방파제, 절영해안산책로, 목장원 및 75광장, 감지해변, 태종대, 하리항, 동삼패총박물관, 한국해양대학교, 동삼매립지 해수천, 국제크루즈터미널를 꼽을

수 있다.

(2) 친수공간 현황

A. 부산대교 ~ 영도대교

가. 특성

부산대교는 4차선도로이며 양측에 보도가 있고 간혹 낚시장소로 이용된다. 봉래동 방파제와 물양장은 친수공간으로 개발가능성이 높다. 봉래동 물양장 주변 해변도로에는 보도가 없고 차로 일부 주차장으로 사용 중이다.

영도대교는 역사가 깊고 시민에게 친숙한 좋은 친수공간이다.



사진4.206 봉래동 물양장



사진4.207 봉래동 물양장 해변도로

나. 문제점 및 개선사항

부산대교는 바람이 강하여 보행이 불편하며 보행자는 거의 없다. 부산대교 보도가 좁고 양쪽 육지연결부가 계단으로만 되어 자전거통행은 불가능하다. 봉래동 방파제와 물양장 수역에는 소형선박과 폐선이 방치되어 정비가 필요하며 물양장 주변 해변도로에 보도와 자전거도로의 정비가 필요하다.

영도대교 양측 육지부에 녹지공원, 영도대교 밑 해변도로에 보행로 정비가 필요하다.



사진4.208 부산대교에서 육지로 연결되는 계단



사진4.209 보도가 계단을 지나서 끊어짐

B. 대평동 물양장 ~ 남항홍등방파제

가. 특성

대평동 물양장은 친수공간으로서 가능성이 높다. 대평동 물양장 주변은 1차선 일방도로이며 도로가에 주차장이 설치되어 있다.

영도도선장은 역사적인 장소이며 친수공간의 가능성이 높다. 중소조선수리단지에서는 해변도로가 없고 1차선의 좁은 배후도로가 있다.

대평동2가 물양장은 친수공간으로서 가능성이 높다. 대평동2가 물양장 주변 도로는 1-2차선이며 차량이 주차되어 있고 물양장에서 남항홍등방파제까지 해변도로가 차단되어 있다.

남항홍등방파제는 좋은 친수공간으로 가능성이 높다.



사진4.210 친수공간으로서 가능성이 높은 대평동 물양장



사진4.211 물양장 주변 도로가에 주차장이 설치됨



사진4.212 역사적 장소인 영도도선장



사진4.213 중소조선수리단지 배후도로



사진4.214 대평동2가 물양장



사진4.215 물양장에서 남향홍등방파제 방향으로 해변도로가 차단됨

나. 문제점 및 개선사항

대평동 물양장은 친수공간정비를 위해 수역의 수질개선이 최우선이고 물양장 주변 해변도로에 보도 및 자전거도로의 정비가 필요하다. 영도도선장 주변 공간을 확보하고 공원 등 친수공간의 정비가 필요하다. 중소조선수리단지 배후도로에서 보도와 자전거도로의 정비가 필요하고 대평동2가 물양장 주변 도로 또한 보도와 자전거도로의 정비가 필요하다. 대평동2가 물양장에서 남향홍등방파제까지 해변도로의 연결이 필요하다. 남향홍등방파제 입구, TTP 등 주변 환경의 정비가 필요하다.



사진4.216 대평동 물양장 해변도로에
보도 및 자전거도로의 정비가 필요함



사진4.217 친수공간 정비를 위해 수역
수질 개선이 필요함



사진4.218 물양장 주변 도로에
안전장치가 필요



사진4.219 물양장에서 남항홍등방파제로
해변도로의 연결이 필요함



사진4.220 남항홍방파제 입구 주변으로
환경 정비가 필요함



사진4.221 해안가 TTP에 대한
경관대책이 필요함

C. 남항홍등방과제 ~ 절영해안산책로입구

가. 특성

2차선 해변도로에는 보도가 없으며 바다 쪽으로 월파제가 있다. 해변도로에는 양측에 차량들이 주차해 있다. 남항대교 교각 밑 공간은 친수공간으로 활용가능성 있고 절영산책로 입구 레스토랑 주변은 친수공간으로 이용되고 있다.



사진4.222 절영산책로 방향의 보도



사진4.223 남항대교 교각

나. 문제점 및 개선사항

월파제와 TTP의 상부를 친수공간으로 활용할 필요가 있다. 해변도로에는 보도와 자전거도로의 정비가 필요하고 해변도로에서 월파제 상부로의 접근시설(계단 등)의 정비가 필요하다.



사진4.224 해변도로에 자전거도로와 보도 정비가 필요(좌측)



사진4.225 월파제와 TTP상부를 친수공간으로 활용할 필요가 있음(우측)

D. 절영해안산책로입구~중리 물양장(해안산책로구간)

가. 특성

해안산책로가 잘 정비되어 훌륭한 친수공간으로 사용되고 있다. 해안산책로 위에 2차선 차도가 있으며 여기서 바다 경관이 양호하다. 차로를 면해 있는 목장원 공원과 75광장은 훌륭한 친수공간(전망장소)이다. 중리 물양장은 주변 횃집들과 함께 좋은 친수공간으로 가능성이 있다.



사진4.226 훌륭한 전망장소인 75광장



사진4.227 중리 물양장

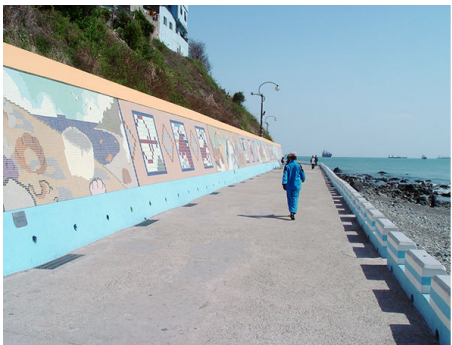


사진4.228 해안산책로



사진4.229 해안산책로 위 2차선 차로

나. 문제점 및 개선사항

해안산책로에 자전거나 인라인스케이트 이용을 위한 도로를 정비해야 한다. 해안산책로 위 차로에는 일부 보도가 없어 보행자가 차로로 통행하고 있다. 해안산책로 위 차로에 보도와 자전거도로의 정비가 필요하다.

중리 물양장 주변 환경개선과 수역의 수질개선이 시급하며 절영해안산책로가 중리 물양장에서 끝나고 태종대 방향으로 연결되지 않아 해안산책로

를 태종대까지 연결해야 한다.



사진4.230 일부 구간에 보도가 없음



사진4.231 보도와 자전거도로의 정비가
필요함

E. 중리 물양장 ~ 태종대 입구

가. 특성

이 구간에는 해안산책로가 없어 배후도로를 이용해야 한다. 배후도로에는 차도와 중리산 중턱을 통과하는 비포장 산책로 두 가지가 있다.

비포장 산책로에서 바다로의 경관이 매우 뛰어나며 감지해변과 태종대는 매우 훌륭한 친수공간이다.



사진4.232 중리 물양장에서 해안
산책로가 막힘



사진4.233 중리 물양장에서 태종대
방향으로 통하는 도로

나. 문제점 및 개선사항

배후도로 가운데 차도는 2차선이며 보도는 없어 보행이 위험하다. 비포장 산책로는 입구가 제대로 알려져 있지 않아 주민들만 사용하고 있다. 배

후도로의 차도에 보도와 자전거도로의 정비가 필요하며 비포장 산책로에는 입구 및 자전거도로의 정비가 필요하다. 감지해변 주위의 포장마차, 선착장 등에 대한 환경정비가 필요하다. 중리-감지해변-태종대-하리항 연결 해안 산책로, 자전거도로의 정비가 필요하다.



사진4.234 감지해변



사진4.235 감지해변 주변 위생시설
정비가 필요함

F. 태종대 입구 ~ 하수종말처리장

가. 특성

이 구간에서는 해변도로 및 해변산책로는 없고 4차선 배후도로가 있다. 하리항은 횃집촌, 방파제와 함께 훌륭한 친수공간의 가능성이 있으며 동삼동패총박물관 주변에는 친수녹지공간이 잘 조성되어 있다. 한국해양대학교에는 조망과 경관이 좋은 친수공간이 많이 있다. 동삼동 매립지의 해수전은 좋은 친수공간으로 활용되고 있다. 국제크루즈터미널과 피어는 훌륭한 친수공간의 가능성이 매우 높다. 하수종말처리장 위에 차도 옆으로 한찬식 시비가 있는 곳에 바다 전망공간 있다.



사진4.236 하리항



사진4.237 동삼동패총박물관 옆 녹지공간



사진4.238 동삼동 매립지의 해수천



사진4.239 하수종말처리장 위
바다 전망공간

나. 문제점 및 개선사항

배후도로에는 보도와 자전거도로의 정비가 필요하고 하리항은 접근로와 주변 환경의 정비가 필요하다. 동삼동패총박물관 친수공간은 하리항과 연계하여 정비할 필요가 있다. 한국해양대학교는 접근도로와 친수공간을 정비하고 시민에게 개방해야 한다. 동삼동매립지의 혁신지구개발 시 친수공간, 해변산책로, 자전거도로 확보해야 한다. 국제크루즈터미널과 피어로 접근성을 개선하고 시민들에게 개방해야 한다.

G. 하수처리장 ~ 부산대교

가. 특성

비교적 넓은 해변도로가 있으며 물양장, 주차장 등으로 사용되고 있다. 4차선 해안산업도로가 신설되었으며 자전거도로는 없고 차량들이 도로에 주

차되어 있다. 해안산업도로에서는 바다가 보이지 않으며 바다로 쉽게 접근할 수 없다.

홈플러스에서 부산대교까지 봉래동 창고지역은 친수공간으로서 개발가능성 높다. 봉래동 창고지역 앞 해변도로는 일방향도로이며 물양장, 주차장으로 사용되고 있다.



사진4.240 산업도로



사진4.241 산업도로에서 바다가 보이지 않음

나. 문제점 및 개선사항

해변도로는 주차 및 물양장 기능으로 보행에 불편하며 영도구청 아래에서 끊어져 해변도로에 보도와 자전거도로를 정비하고 계속 연결시킬 필요가 있다. 해변도로의 환경을 정비하면 좋은 친수공간으로 활용 가능하다.

해변도로 및 해안산업도로 주변에 친수공간정비(청학동 친수공간 등)가 필요하다. 봉래동 창고지역의 해변도로에 보도 및 자전거도로의 정비가 필요하다.



사진4.242 봉래동 창고지역



사진4.243 주차장이 되어버린 해변도로

5. 결 론

본 연구는 우리나라의 대표적인 항만도시인 부산의 해안지역을 대상으로 하여 친수공간들을 지역별로 체계적으로 정리하고 이를 기초로 하여 친수공간을 평가해 봄으로써 향후 해양도시에서 워터프런트 개발에 적용할 수 있는 기초 자료를 제시한 연구이다.

본 연구의 진행은 친수공간벨트의 개념을 정리하고 국내·외의 친수공간벨트 사례를 조사하였으며 친수공간의 평가로서 시민의식조사와 현장조사를 실시하여 결론을 도출하였다. 본 연구의 결론을 살펴보면 다음과 같다.

1) 부산 해안지역에 해안산책로와 녹지공원을 중심으로 한 새로운 친수공간이 더욱 조성되어야하고 새로운 공간에는 휴식공간과 보행접근로가 정비되어야할 필요가 있으며 날씨에 상관없이 언제나 이용할 수 있는 환경이 조성되어야 한다.

2) 기존 친수공간들에 위생시설, 접근로, 휴식시설 등의 정비가 필요하며 친수공간 자체 정비에 노력을 기울이는 것뿐만 아니라 해변산책로와 자전거도로의 고려도 필요하다.

3) 그린웨이는 반드시 차로와 구분되어야 하며 통행차량이나 주차된 차량으로부터 보호되어야 하고 차도의 매연, 소음 등으로부터 보호되어야 한다. 또한 해변도로에서 차도와 보도 사이에는 녹지대를 형성하고 보도 양편에는 키 큰 나무를 심어 보행자 및 자전거이용자에게 쾌적한 환경을 제공해야 한다.

4) 해안지역에 주거단지나 건물을 계획할 경우 반드시 해변산책로와 자전거도로를 개설하여 공공에게 제공해야 하며, 워터프런트 그린웨이 주변

에는 건물담장 제거, 녹지조성, 건물과 이격거리가 반드시 필요하다.(예, 요트경기장)

5) 하천을 가로지르는 교량들은 그린웨이 네트워크 형성에 매우 중요하므로 교량에서 자전거 및 보행자의 통행이 자유로워야 하고 교량 끝부분에서 그린웨이와 잘 연결되어야 한다.

6) 그린웨이는 주변지역에 따라 특성화 될 필요가 있으며, 주거지, 헛집촌, 상가산지, 해수욕장 등 주변 여건에 따라 접근로, 그린웨이의 시설 및 환경 등을 정비해야 한다.

7) 그린웨이는 사회적 자산이므로 이는 일상생활에서 접촉할 수 없는 사람이 자연을 접촉할 수 있는 공공공간이어야 하고 이용자들이 자유롭게 탐색할 수 있는 공간이어야 한다.

8) 그린웨이는 개인이나 집단의 다양한 숙련도와 기술에 맞는 레크리에이션 기회를 제공해야 하며 또한 개인이나 다양한 그룹들이 사용할 수 있는 공간이어야 한다. 이러한 waterfront greenway는 결국 이용자들이 다시 오고 싶어 하는 공간이어야 한다.

9) 그린웨이는 고용을 창출하고 부동산의 가치를 높이며 지역으로 새로운 비즈니스를 유인하고 유지시키는 공간이어야 한다.

10) 이와같은 물리적인 환경의 개선은 다양하고 풍부한 인간생활을 위해 현존하는 자연경관의 보전과 새로운 공간창출의 연계를 통하여 친수공간네트워크를 추진하여 도시를 구축할 필요가 있다.

본 연구는 부산을 대상으로 해안에 위치한 친수공간들을 체계적으로 평가하고 조사한 연구로서 향후 친수공간벨트를 작성하기 위한 기초 자료를 제시한데 의의가 있다. 하지만 본 연구는 개별 친수공간에 대한 조사만을 실시하였기 때문에 부산시 전체 워터프런트 그린웨이 계획을 세우는데 한계가 있다. 따라서 향후 진행될 연구에서는 개별 친수공간 뿐만 아니라 친수공간과 친수공간들 간의 관계를 포함한 부산시 전체 친수공간벨트의 정리가 필요할 것으로 본다.

참고문헌

<국내·외 문헌>

1. 이한석, 정원조, 친수공간벨트 조성계획에 관한 연구, 한국생태환경건축학회, 2006.11
2. 엄기철, 친수공간 조성과 통합적 관리방향, 환경친화적인 친수공간의 활용방향에 관한 심포지엄, 국토연구원, 1999.3
3. 부산광역시 연안관리지역계획, 부산광역시, 2002.1
4. 부산광역시, 부산광역시 영도구 통계연보, 2003
5. 부산광역시 영도구, 영도구관광안내도
6. 부산광역시 영도구, 2011년 영도구 장기종합발전계획, 1999
7. 배현미·김중하·김경인 공역, 워터프론트의 경관설계, 보문당, 2001.1
8. 이한석·도근영 공역, 워터프론트계획, 도서출판 이집, 2000.3
9. 곤도 다케오, 이중우외 역, 21세기 해양개발, 기문당, 1997
10. Waterfront Regeneration Trust, Design, Signage and Maintenance Guidelines: Waterfront Trail, 1997
11. 大連ひとり歩き, 大連東方視野文化傳播公社編輯, 2006
12. 青島: 中國最具魅力的海濱城市, 青島市人民政府, 2006
13. Sydney Sculpture Walk, Sydney City, 2001
14. Auckland A-Z, Tourism Industry Association New Zealand, 2002
15. Coast to Coast Walkway, Auckland City, 2002
16. Lake Ontario Greenway Strategy, Waterfront Regeneration Trust, 1995
30. Manhattan Waterfront Greenway Master Plan, New York City, 2004

<인터넷 사이트>

1. <http://www.busan.go.kr>
2. <http://www.rpa.org/pdf/greenway.pdf>
3. <http://www.blackhole.on.ca/Greenway.html>
4. <http://waterfronttrail.org/trail-facts.html>
5. <http://www.rpa.org/pdf/greenway.pdf>
6. <http://dmoz.org/Arts/Architecture/LandscapeArchitecture/Greenways/>

<인터넷 보도자료>

1. 한국일보 인터넷(한국아이닷컴), [한강의 재발견], 2006.9.24 참조
2. 한국일보 인터넷(한국아이닷컴), [서울시, 2008년까지 부교 개통], 2006.12.4 참조

(부록)

I. 다음은 **귀하에 관한 질문사항**입니다. 해당하는 번호에 √표 해주세요.

1. 귀하의 성별은 어떻게 되십니까?
① 남성 ② 여성
2. 귀하의 연령은 어떻게 되십니까?
① 10대 ② 20대 ③ 30대 ④ 40대 ⑤ 50대 ⑥ 60대 이상
3. 귀하의 직업은 무엇입니까?
① 공무원 ② 상업(개인사업) ③ 회사원 ④ 학생 ⑤ 가정주부 ⑥ 기타
4. 귀하께서 사는 곳은 어디입니까? ()안에 동(洞) 이름을 적어주세요.
부산광역시 ()동

II. 다음은 부산 해안지역의 **친수공간에 관한 질문**입니다. 해당하는 번호에 √표 해주세요.

※ 친수공간(親水空間)은 도시생활에 활력을 주며 심미적 안정감을 제공하는 수변공간으로 최근에는 친환경 워터프런트로 알려져 있습니다. ‘해안지역 친수공간’은 「시민들이 누구나 찾아가 바다를 즐길 수 있는 바닷가 공공 공간」을 말합니다. 예를 들어 해변공원, 해수욕장, 해변산책로, 바다낚시터 등을 들 수 있습니다.

1. 귀하께서 부산 해안지역의 친수공간에 대해 느끼는 전체적인 만족도는?
① 매우 불만 ② 약간 불만 ③ 그저 그렇다 ④ 약간 만족 ⑤ 매우 만족
2. 귀하의 집에서부터 해안지역 친수공간까지 접근성에 대한 만족도는?
① 매우 불만 ② 약간 불만 ③ 그저 그렇다 ④ 약간 만족 ⑤ 매우 만족
3. 부산 해안지역에 분포한 친수공간의 수(數)와 규모에 대해 느끼는 만족도는?
① 매우 불만 ② 약간 불만 ③ 그저 그렇다 ④ 약간 만족 ⑤ 매우 만족
4. 부산 해안지역에 분포한 친수공간의 질(質)에 대해 느끼는 만족도는?
① 매우 불만 ② 약간 불만 ③ 그저 그렇다 ④ 약간 만족 ⑤ 매우 만족

5. 귀하께서 평소 부산 해안지역 친수공간을 방문하는 횟수는?

- ① 주1회 미만 ② 주1회 ③ 주2회 ④ 주3회 ⑤ 주4회 ⑥ 주5회 이상

6. 귀하께서 평소에 자주 가는 부산 해안지역의 친수공간은 어디입니까? 세 곳까지 적어주세요.(예, 해운대해수욕장, 부산요트경기장, 영도해안산책로)

- ① () ② () ③ ()

7. 귀하께서 부산해안지역의 친수공간에서 평소 가장 많이 하는 행위는 무엇입니까? 끝까지 보시고 세 가지만 선택해 주세요.

- ① 산책한다
② 바다를 바라본다
③ 앉아서 휴식한다
④ 자전거를 탄다
⑤ 모래를 가지고 논다
⑥ 물놀이를 한다
⑦ 물가에서 차를 마시거나 식사를 한다
⑧ 낚시를 한다
⑨ 해양스포츠를 한다
⑩ 가벼운 운동을 한다
⑪ 기념촬영을 한다
⑫ 기타()

8. 귀하께서 부산 해안지역의 친수공간에서 평소 가장 많이 느끼는 정서는 무엇입니까? 두가지만 선택해 주세요.

- ① 시원하다
② 푸르다
③ 넓다
④ 자유롭다
⑤ 기분이 좋다
⑥ 쾌적하다
⑦ 풍경이 아름답다
⑧ 기타()

9. 앞으로 부산의 해안지역에 꼭 필요한 친수공간에는 어떤 종류가 있습니까? 두가지를 선택해 주세요.(다음 장에도 응답사항이 있습니다)

- ① 바다낚시터
② 해안산책로
③ 바다전망대
④ 자전거도로

- ⑤ 녹지공원
- ⑥ 놀이공원
- ⑦ 해변광장
- ⑧ 체육공원
- ⑨ 기타()

10. 현재 부산 해안지역의 친수공간에서 시급히 개선해야 할 세 가지만 선택해 주세요.

- ① 보행자 접근도로
- ② 해변 자전거도로
- ③ 해변산책로
- ④ 안전시설
- ⑤ 화장실 등 위생시설
- ⑥ 벤치 등 휴식시설
- ⑦ 햇빛이나 비바람 차단시설
- ⑧ 해변경관보호
- ⑨ 청소 등 환경관리
- ⑩ 녹지공원
- ⑪ 운동시설
- ⑫ 기타()

11. 앞으로 부산 해안지역에 새로운 친수공간을 만들 때 가장 먼저 고려해야 할 사항은 무엇입니까? 두 가지만 선택해 주세요.

- ① 걸어서 접근이 편리할 것
- ② 쉴 곳이 넉넉히 있을 것
- ③ 친수공간의 규모가 적당할 것
- ④ 친수공간들끼리 서로 연결될 것
- ⑤ 날씨가 나쁜 경우 혹은 겨울에도 이용할 수 있을 것
- ⑥ 밤이나 낮이나 안전할 것
- ⑦ 가벼운 운동을 할 수 있을 것
- ⑧ 기타()

12. 부산 해안지역에 바람직한 친수공간을 조성하기 위해 귀하의 의견을 자유롭게 적어주세요.

- ① _____
- ② _____
- ③ _____